

## CCXXVI.

2<sup>a</sup> TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

PRESIDENZA DEL PRESIDENTE FARINI.

SOMMARIO. *Petizioni. — Seguito della discussione del disegno di legge per la costruzione di nuove strade ferrate — Discorso del deputato Marcora a sostegno del suo emendamento, col quale propone che nelle linee assegnate alla seconda categoria sia compresa anche quella Lecco-Colico, ora assegnata alla quarta --- Il deputato Robecchi parla della linea di accesso al Sempione, da Gozzano a Domodossola, e dimostra come sarebbe stato più conveniente di non pregiudicare punto la questione del tracciato di questa linea, la quale per la sua importanza dovrebbe essere portata dalla seconda alla prima categoria. Parla quindi della convenienza di iscrivere in questo disegno di legge anche la linea Arona-Gravellona — Il deputato Gentinetta difende la linea Gozzano-Domodossola proposta dal Governo e dalla Commissione, riserbandosi di far valere in altra occasione le ragioni della linea Arona-Gravellona — Il deputato Ricotti e il deputato Serazzi parlano nello stesso senso del deputato Gentinetta — Si dichiara chiusa la discussione sulle linee Gozzano-Domodossola ed Ascoli-San Benedetto — Il deputato Cerulli parla in favore della linea Teramo-Giulianova; ricorda i precedenti legislativi sulla medesima, e propone che sia passata in prima categoria — Si dichiara chiusa la discussione sulla linea Messina-Patti al tronco Cerda-Termini — Il deputato Micheli svolge un emendamento col quale chiede che all'articolo 3 del disegno di legge si aggiunga la linea Adria-Chioggia — Il deputato Cavalletto chiede che la linea Adria-Chioggia sia iscritta in seconda categoria --- Il deputato Sani parla sulla linea Adria-Chioggia — Sulla linea Mestre-San Donà-Portogruaro parla il deputato Fambri — Il deputato Cavalletto parla su linee da lui proposte in congiunzione alla linea Adria-Chioggia — Il deputato Varè propugna la costruzione del tronco Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona — Il deputato Fabris svolge la proposta di prolungamento della linea Mestre-Portogruaro ad Udine — Il deputato Cavalletto parla sulla linea Portogruaro-Gemona --- Il deputato Fabris parla per un fatto personale — Si dichiara chiusa la discussione generale sui tracciati delle linee Ferrara-Ravenna-Rimini e Foggia-Lucera — Il relatore della Commissione, Grimaldi, esprime il parere della Commissione sui diversi emendamenti presentati alle linee proposte nel disegno di legge — Dichiarazioni del ministro dei lavori pubblici — La Camera delibera che non si continui la discussione sugli emendamenti già svolti — I deputati Gabelli, Rizzardi e Cavalletto parlano per fatti personali — Dichiarazioni del Presidente del Consiglio — Replica del relatore della Commissione — Sulla posizione della questione parla il deputato Bonghi — Il deputato Garau ritira il suo emendamento, e si riserva di ripresentarlo ad altra categoria — Anche il deputato Bonghi ritira il suo emendamento — Messa ai voti la sospensiva proposta dal deputato Antonibon alla linea Belluno-Feltre-Treviso, è dalla Camera respinta --- Anche gli emendamenti proposti dai deputati Visconti-Venosta, Rizzardi e Billia non sono approvati — Il tracciato della linea Treviso-Feltre-Belluno è approvato — Gli emendamenti proposti alla linea Sondrio-Colico-Chiavenna, dai deputati Merizzi ed altri, e dal deputato Marcora sono respinti — Il tracciato della linea Sondrio-Colico-Chiavenna, secondo la proposta ministeriale e della Commissione, è approvato — Il deputato Zucconi ritira il suo emendamento aggiuntivo alla linea Macerata-Albacina e si riserva di presentarlo ad altra categoria — Il tracciato della linea Gozzano-Domodossola, come è proposto dal Ministero e dalla Commissione, è approvato; come pure sono approvati i tracciati delle linee Bassano-Primolano; Aosta-Ivrea; Macerata-Albacina; Ascoli-San Benedetto del Tronto; Teramo-Giulianova; Messina-Patti al tronco Cerda-Termini; Adria-Chioggia — Breve dichiarazioni dei deputati Cavalletto e Bonghi — Si approva anche il tracciato della linea Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione da Lavezzola a Lugo; ed il tracciato Lucera-Foggia.*

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

La seduta ha principio alle ore 2 15 pomeridiane.

Il segretario Del Giudice dà lettura del processo verbale della tornata pomeridiana del giorno precedente, e dopo l'approvazione di esso processo, legge il seguente sunto di petizioni:

2170. Il Consiglio municipale di Aquila fa voti perchè dal Parlamento non venga approvato il progetto di legge pel riordinamento del dazio consumo.

2171. Il municipio di Ovada sottopone alla Camera alcune considerazioni in appoggio della linea ferroviaria Novi-Ovada per la valle dell'Orba.

2172. Spada Alessandro, Vimercati Gaetano e Bigatti Ambrogio, consiglieri di amministrazione delle ferrovie romane, rassegnano alla Camera copia d'un ordine del giorno approvato nell'adunanza generale degli azionisti delle ferrovie medesime diretto ad ottenere la sollecita approvazione del progetto di legge pel riscatto delle ferrovie romane.

**SEGUITO DELLA DISCUSSIONE DEL DISEGNO DI LEGGE PER LA COSTRUZIONE DI NUOVE LINEE DI STRADE FERRATE.**

**PRESIDENTE.** L'ordine del giorno reca il seguito della discussione del disegno di legge per costruzione di nuove linee di strade ferrate.

Per compiere la discussione intorno alle linee che alcuni deputati proposero di trasportare nella prima da altre categorie, ed intorno a quelle per le quali si propongono emendamenti pur lasciandole in seconda categoria, non resta a discutere che sull'emendamento dell'onorevole Marcora. Egli propone che sia iscritta in seconda categoria la linea Lecco-Colico, ora assegnata alla quarta.

Prego l'onorevole Marcora di svolgere il suo emendamento. Così potremo chiudere anche questa discussione.

**MARCORA.** Sciogliendo la riserva fatta ieri l'altro, esporrò alla Camera colla massima brevità le considerazioni per le quali, a parer mio, è giustificata la proposta che io presentai, sollecitato non già da qualsiasi interesse locale, ma dal sentimento del mio dovere di cittadino italiano.

Sebbene, come già ebbi a dichiarare apertamente quando si discusse della linea del Gottardo, io non abbia alcuna fiducia sull'applicazione pratica del disegno di legge che, massime dopo le ultime modificazioni introdotte dal Ministero, io reputo un modello di quanto possa produrre l'arte della meccanica dei voti, e un mezzo adatto a sviare l'attenzione della Camera dai gravissimi problemi dai quali è agitato il paese, e a ridurla fors'anche ad

immiserirsi nel pelago delle piccole questioni locali, pur ne feci accurato esame dal punto di vista degl'interessi generali al cui soddisfacimento avrebbe dovuto provvedere. Per tale esame mi trovo convinto che il tronco Lecco-Colico è, per chiunque guardi alla topografia del nostro paese, il naturale complemento, anzi la condizione *sine qua non* dell'esistenza stessa delle linee valtelinesi, e che giusto e dirò anche indispensabile è il suo trasporto in 2ª categoria.

Nessuno saprebbe quasi comprendere la convenienza delle linee valtelinesi, pur giustificate dal diritto indiscutibile della provincia di Sondrio, per tanti titoli benemerita della patria, ad avere più facile comunicazione col resto d'Italia, quando mancasse loro il naturale congiungimento alle reti principali del regno, il mezzo, cioè, di renderle proficue agli abitatori della valle, e agli interessi generali del paese.

Ragioni di carattere generale e politico, di carattere militare e di carattere economico, suffragano i miei convincimenti, anzi, dico di più, giustificherebbero il voto espresso da altri miei onorevoli colleghi, e specialmente dall'onorevole Cavalletto, pel collocamento del tronco Lecco-Colico anche in 1ª categoria, voto ch'io sarei lieto di vedere soddisfatto.

Le ragioni di ordine politico e generale sono le medesime che hanno consigliato nel disegno il collocamento in 1ª o 2ª categoria di tutte quelle linee, anche apparentemente di poca importanza, ma che sono destinate a collegare le attività tutte della nazione, perocchè la linea Lecco-Colico è il vero ed unico mezzo di una facile e celere comunicazione dei maggiori centri di vita nazionale con una intera provincia, oggi quasi separata da essi.

Le ragioni d'ordine militare furono già diffusamente esposte dagli oratori che parlarono a favore delle linee valtelinesi. Io dirò solo quello che la stessa mia esperienza personale mi suggerisce e cioè, che mentre in Valtellina si aprono per lo Stelvio e per l'Aprica ed il Tonale due delle principali strade militari dall'impero Austro-Ungarico all'Italia, questa nelle recenti guerre si trovò sempre, per l'impossibilità di portare celeremente a quei passi le proprie forze difensive, esposta alle invasioni nemiche, e che unico mezzo di rimediare a tale inconveniente per l'avvenire è di abbreviare la distanza fra i punti di concentramento delle nostre milizie e la Valtellina, al che occorre indubbiamente la linea Lecco-Colico.

Non meno gravi ed evidenti sono le ragioni d'ordine economico, e consistono negli estesi e crescenti rapporti commerciali per provviste di grani fra Lecco, la Valtellina e parte della Svizzera tedesca;

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

nell'industria dei vini che va sempre più perfezionandosi in quel di Valtellina; nelle altre molteplici per manifatture e per fabbriche di birra che sono in attività nella borgata e nel contado di Chiavenna; nel transito ancora molto attivo e che si manterrà indubbiamente anche dopo l'apertura del Gottardo, fra l'Italia, la Baviera e alcune parti della Germania per lo Spluga, i quali interessi tutti non potrebbero in alcun modo giovarsi o trovare facilità di espansione colla ferrovia, se questa non li mettesse a Lecco in diretta relazione colle reti principali.

Potranno presentarsi, anzi si sono già presentate delle obiezioni se non per giustificare, per spiegare in qualche modo la renitenza del Ministero a compiere, mediante l'accettazione della mia proposta, quello che io credo uno stretto dovere verso la Valtellina e verso l'Italia.

Per verità obiezioni non dovrebbero esservi, perchè esse proverebbero una volta di più, lo dico con profonda tristezza, che il Governo ed anche la Commissione in questa legge e nel diverso trattamento fatto a parecchie linee, non furono governati da un concetto organico e di giustizia distributiva, ma ebbero di mira il soddisfacimento di interessi più o meno coalizzati, più o meno favoreggiati.

Come spiegare altrimenti, a cagion d'esempio, che la ferrovia di Atella goda di maggior considerazione, e sia posta in categoria superiore di quella Lecco-Colico? Non se l'abbia a male l'egregio e simpatico amico mio Del Zio, per siffatta mia osservazione, perchè io non contrasterò certamente la linea di Atella, e dico anzi che l'onorevole Depretis, se ama al pari di me l'arte drammatica, doveva usar benevolenza a quella linea, non foss'altro pel ricordo delle favole atellane, dalle quali la drammatica surse, ma io avrei voluto soltanto che l'onorevole Depretis e la Commissione avessero con eguale amore valutato gl'interessi, ben più considerevoli ed evidenti, che si collegano alla linea Lecco-Colico.

Come spiegare del pari la persistenza a mantenere la linea Lecco-Colico in quarta categoria pur costruendosi le linee valtelinesi, colla stessa facilità con cui l'onorevole presidente del Consiglio propose e fece votare un Castrocuco primo e un Castrocuco secondo in prima categoria? Si tranquillino gl'interessati a queste linee: essi sanno ch'io sarò fedele alla parola mia e sarò lieto di aggiungere il mio al loro voto; ma io vorrei che colla stessa giustizia fossero riconosciuti i diritti delle altre parti d'Italia, e che l'onorevole presidente del Consiglio ricordasse che al disopra delle abilità parlamentari per un uomo di Stato devono essere i doveri del cittadino.

Ma, ripeto, obiezioni alla mia proposta non mancheranno.

Si dirà, come si è già detto, che la linea di Colico-Lecco ha bisogno di molti studi ed importa spese maggiori dell'ordinario.

Nè l'una nè l'altra circostanza sussiste, perchè da due anni in poi lo stesso Ministero ha raccolto accurati studi e progetti, e persone competentissime hanno accertato che la spesa starà fra i 9 e 10 milioni. Si parlò, è vero, in altri tempi di cifre favolose, e fors'anco servirono di base alla Commissione; peraltro esse rappresentavano pretese, giustificate dall'andazzo già seguito nel nostro paese in materia di costruzioni ferroviarie, ma non conformi al sistema dell'oggi. La verità è che 240 o 250,000 lire per chilometro basteranno per la linea Lecco-Colico, vale a dire che essa non supererà gran fatto la spesa ordinaria.

Si dirà altresì, come si è detto, che il tronco Colico-Lecco non è necessario nè urgente, perchè ai bisogni del commercio della provincia valtelinese possono servire i piroscafi del lago. Senz'alcun intendimento preconcelto, perchè tratto la questione da semplice dilettante (*Si ride*), ma colla coscienza del vero, dichiaro che anche siffatta obiezione non è seria, e mi spiace di averla udita ieri dall'onorevole Allievi, e vista confermata dall'onorevole Depretis col cenno del capo, siccome non è degna dell'ingegno dell'uno e dell'altro di questi nostri onorevoli colleghi.

Quelli infatti che abbiano una sol volta visitato il lago di Como (e l'onorevole Depretis è certo del numero) devono essere persuasi, e quelli che non l'abbiano visitato ponno colla semplice scorta del buon senso convincersi, della nessuna attitudine dei piroscafi a servire e sviluppare gl'interessi ai quali ho accennato. Come pretendere infatti che i produttori s'accocino a caricare e scaricare almeno sei volte le loro merci prima d'averle portate in Lecco o in Como alla ferrovia?

D'altro lato, se l'asserzione ha valore, perchè, domando io, per le località situate lungo il Tirreno e servite già da piroscafi ben più adatti ai bisogni commerciali, di quelli che percorrono il Lago di Como, s'è trovata necessaria la costruzione di una e anche di due linee ferroviarie lungo la costa o poco lungi da essa?

Siamo adunque una buona volta logici, e un po' anche, mi si permetta la frase, sinceri, e si riconosca che non il lago, ma il tronco Lecco-Colico è il naturale ed urgente complemento delle linee valtelinesi, se pure queste, come le accademie, si fanno davvero.

La vacuità, poi, di qualsiasi obiezione e la bontà

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

della mia proposta appariranno ancor più evidenti alla Camera, quando si pensi che anche la tenuissima maggiore spesa derivabile all'erario dal collocamento del tronco in seconda categoria sarebbe immediatamente compensata per effetto dei maggiori proventi che la costruzione del tronco stesso arrecherebbe alla finanza pubblica.

A tale riguardo, io ricorderò, che nella borgata di Chiavenna, punto estremo di uno dei due tronchi valtelinesi — oltre a parecchi stabilimenti per fabbrica di carta, paste e tessuti che dalle più facili comunicazioni coi centri commerciali acquisterebbero maggiore produttività imponibile — esistono le fabbriche della birra più riputata, le quali danno da sole all'erario 200,000 lire. Una tale entrata, però, se è gravosissima per l'industria nelle attuali condizioni di viabilità del paese è di gran lunga inferiore a quella che lo Stato si assicurerebbe mutando le condizioni medesime.

La birra di Chiavenna è indubbiamente superiore ad ogni altra, non esclusa la viennese, per le qualità igieniche e massime per la sua resistenza ai cambiamenti atmosferici, cosicchè è la sola che si presta, come risulta da felici esperimenti fatti, alla esportazione anche transatlantica.

Eppure (e questo che dico lo raccomando anche all'attenzione degli studiosi delle convenzioni commerciali internazionali, perchè ne tengano conto nei calcoli di compensazione fra l'abbandono di industrie naturali nel paese, ed il preteso minor costo di prodotti di identiche industrie coltivate all'estero) eppure, ripeto, la birra di Chiavenna può a mala pena sostenere la concorrenza dei prodotti esteri, e, anzi, è quasi costretta a cedere ai medesimi libero campo, perchè mentre questi possono supplire alla minore bontà intrinseca coi più facili e sicuri mezzi di trasporto, che ne permettono l'arrivo sui luoghi di consumo in tempo brevissimo e senza manomissione, quella invece è soggetta ad ogni sorta di avarie per gli inadeguati mezzi di trasporto e per le inevitabili manomissioni alle quali danno agio gli innumerevoli caricamenti e scaricamenti della merce prima di giungere alla rete ferroviaria italiana. Ora siffatti inconvenienti se non sarebbero tolti colla linea Chiavenna-Colico lo sarebbero però se a questa fosse aggiunta subito l'altra Colico-Lecco, e allora i proventi dello Stato pel solo titolo della tassa di fabbricazione della birra di Chiavenna salirebbero senza alcun dubbio alla somma di almeno lire 500,000.

E così dei dieci milioni che, a parer mio, bastano, o anche dei quattordici che il Ministero ritiene occorrere, per la costruzione della linea in discorso, sei milioni sarebbero nei rapporti almeno dell'inte-

resse, ossia della produttività del capitale impiegato, compensati da un beneficio diretto allo Stato, il quale di conseguenza non sopporterebbe, in realtà, alcun maggiore sacrificio pel passaggio della linea in 2ª categoria. Che se poi si tenga calcolo del concorso indubitabile delle provincie interessate, e così della somma di lire 500,000 già, per quanto mi consta, promessa dalla provincia di Como...

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ci vuol altro!

**MARCORA.** Non ho bene compreso l'interruzione dell'onorevole presidente del Consiglio, ma se ha detto che non è offerta ufficiale, rispondo che non sarà per questo meno sicura...

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Io pensavo ad altro.

**MARCORA.** Ma se si tenga conto, ripeto, del contributo della provincia di Como, e della somma di oltre un milione, con nobilissima iniziativa già raccolta all'uopo, mediante una sovrimposta, dalla Valtellina, non che dei maggiori sacrifici a cui questa non esiterebbe di sobbarcarsi quando si vedesse assicurato il congiungimento effettivo col resto del paese, e si tenga conto infine degli altri indiretti profitti che deriverebbero allo Stato dal favorito sviluppo della attività economica di una popolazione cotanto laboriosa ed intelligente, qual'è quella che sarebbe attraversata dalle linee Valtelinesi e dalla linea Lecco-Colico, niuno potrebbe nutrire il benchè minimo dubbio che la mia proposta abbia ad alterare la così detta economia della legge.

E poichè mi è venuta sulle labbra questa frase, ch'io più d'una volta intesi susurrarsi dall'onorevole Depretis durante questa discussione, e in ispecie quando da diversi oratori si sostenevano mutamenti di categoria, ne prendo argomento per ultima considerazione. L'osservazione dell'onorevole Depretis, per richiamo all'economia della legge, mi si permetta di dirlo colla usata mia franchezza...

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Fatta sotto voce.

**MARCORA...** non parmi risponda, nelle condizioni attuali, ad alcun carattere di serietà.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Ma se non l'ho ancora fatta.

**MARCORA.** L'ho udita molte volte... (*Interruzione dell'onorevole Mazzarella*)

**PRESIDENTE.** Onorevole Mazzarella, la prego, non interrompa.

**MARCORA...** mi giunse, ripeto, più volte forse per colpa del mio orecchio un po' fine... In ogni modo se l'onorevole Depretis non l'ha fatta, la farà. (*ilarità*) E supposto che l'abbia fatta, o che la debba fare, io ripeto che nessuno potrebbe prenderla in qualsiasi considerazione.

Come, infatti, si potrebbe ancora ragionevolmente parlare o temere dell'economia del progetto,



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

dopo che s'è visto l'onorevole Depretis mutarne da un giorno all'altro le basi e la sostanza, facendo propria e gettando nella Camera come bomba, per usare di una parola divenuta ormai famosa, la proposta con ben altri intendimenti presentata dall'onorevole Angeloni nei primissimi giorni della discussione?

Sì, è giustizia dirlo, del contenuto della bomba la quale rese esterrefatto il paese e i giornali, l'onorevole Depretis non ha nemmeno la paternità...

**PRESIDENTE.** Onorevole Marcora, la pregherei di rientrare nell'argomento.

**MARCORA.** Ci rientro.

**PRESIDENTE.** Se rientriamo nella discussione generale...

**MARCORA.** Non ci rientro.

**PRESIDENTE.** Scusi, permetta: è mio dovere di mantenere la discussione nei limiti della questione di cui si tratta. Sono 28 giorni che si discute di ferrovie!

**MARCORA.** Ho quasi finito. Già, poi, non ho l'abitudine di tediare la Camera.

Io dico che quando l'onorevole Depretis con tanta facilità trasformava il progetto, servendosi delle proposte fatte dall'onorevole Angeloni nel dottissimo suo discorso per riempire la bomba, dimostrava che egli per primo dell'economia della legge non aveva fissato nè il concetto nè i confini.

Unico criterio direttivo, pertanto, delle nostre deliberazioni sulle varie proposte deve essere quello di accertare preventivamente per ciascuna di esse, se sia giustificato dal conseguente sviluppo d'interessi reali e dal concorso di mezzi corrispondenti. Quando ciò sia, come lo è indubbiamente per la proposta mia, il vostro voto favorevole non dovrebbe subire un qualsiasi ritegno.

Faccio grazia alla Camera di altre considerazioni che potrei esporre a favore della causa, e perchè questa è già troppo buona per se stessa, e perchè l'onorevole Martelli, che vedo adesso nella Camera e che ha nella causa stessa un interesse speciale, come rappresentante di Lecco, non vorrà privarci della sua eloquente parola.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altri emendamenti presentati su quest'argomento, la discussione su di esso è chiusa.

**MARTELLI.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Le darò facoltà di parlare per fatto personale, poichè Ella fu nominato dall'onorevole Marcora; ma guardi che non posso permetterle di entrare nell'argomento.

**MARTELLI.** Dopo i discorsi che intorno alla linea Lecco-Colico erano stati fatti dagli onorevoli Cavalletto e Bonghi, dopo la difesa che di questa me-

desima linea aveva intrapresa l'amico mio Onorevole Marcora, io credevo di potere serbare il silenzio; ma, poichè l'onorevole Marcora mi ha citato, facendomi quasi invito di dire alcune altre ragioni, le quali possano assistere, ed assistono realmente, la causa della linea Lecco-Colico, il mio silenzio potrebbe sembrare davvero l'effetto di una negligenza della quale proprio non mi sento colpevole.

E per questo, quando la Camera volesse consentirmi soli cinque minuti di tempo, io mi impegnerei di spiegare in brevissimi termini quanta sia l'utilità di questa linea, e come meriti...

**PRESIDENTE.** (*Interrompendo*) Scusi, onorevole Martelli, ella ha fatta la sua domanda, ora le farò la mia risposta; la Camera poi è libera di fare quello che vuole. La discussione generale intorno alle linee di Sondrio-Colico-Chiavenna, Lecco-Colico fu chiusa fin dall'altro giorno. Fu presentato un emendamento dall'onorevole Marcora, ed è stato svolto. Ora, prima che si possa riaprire questa discussione, bisogna che un voto della Camera intervenga, e questo voto della Camera dovrà intervenire quando il presidente la pregherà di dichiarare se vuole che la discussione continui sopra questo come su tutti gli altri emendamenti che furono presentati in questa occasione. Allora, se la Camera consentirà che la discussione si riapra, potrà esercitare il proprio diritto; ma se oggi mi obbligano a riaprire una discussione su questo, non c'è più ragione perchè non si riapra sugli argomenti nei quali fu già chiusa. La prego inoltre di riflettere che sono ventotto giorni che si discute su questa materia.

**MARTELLI.** Ho per sistema l'obbedienza, e quindi obbedisco.

**PRESIDENTE.** Questo non è trattamento speciale per lei, onorevole Martelli; ma se le facessi questa concessione, come potrei negarla ad altri? Ella ha già fatto la sua dichiarazione. Se si apriranno altre discussioni, ella avrà facoltà di parlare.

Dunque è chiusa completamente ogni discussione sopra le linee Sondrio-Colico-Chiavenna e Chiavenna-Colico.

Ora fra le linee che si propone di trasportare in prima categoria dalla seconda, ve ne sono ancora altre sulle quali nella seconda non si propongono emendamenti di sorta. La prima è la linea Bassano-Primolano. Su questa non vi sono oratori iscritti, nè alcun emendamento è stato finora presentato. Quindi se nessuno chiede la parola, dichiaro chiusa la discussione sulla linea Bassano-Primolano.

(La discussione è chiusa.)

La discussione essendo chiusa, se verranno presentati degli emendamenti, subiranno la sorte degli

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

emendamenti presentati dopo la chiusura, cioè non potranno essere svolti.

Seconda è la linea da Aosta ad Ivrea, sulla quale non sono stati presentati emendamenti di sorta.

Due sono gli oratori iscritti. Il primo è l'onorevole Nervo. È presente?

(Non è presente.)

Non essendo presente perde il turno di parola.

Il secondo è l'onorevole Compans. È presente?

COMPANS. Sì, signore.

Avendo presentato un emendamento all'articolo 9 rinunzio per ora a parlare.

**PRESIDENTE.** Nessuno chiedendo la parola sulla linea Aosta-Ivrea, e nessun emendamento riguardo a questa linea essendo finora stato presentato, dichiaro chiusa la discussione sopra questa linea.

Terza linea. Linea d'accesso al Sempione, da Gozzano fino a Domodossola.

Il primo iscritto per parlare su questa linea è l'onorevole Robecchi.

ROBECCHI. Io parlo sulla tabella B.

**PRESIDENTE.** Precisamente.

ROBECCHI. Io non domando che la linea sia trasportata alla tabella A.

**PRESIDENTE.** Siccome vi sono altri che lo domandano, se ella ha da svolgere delle considerazioni su questa linea d'accesso al Sempione, bisogna che le svolga adesso.

ROBECCHI. Forse è l'onorevole Bonghi che ha domandato...

**PRESIDENTE.** Perfettamente.

ROBECCHI. Ma il mio ordine d'idee è perfettamente diverso...

**PRESIDENTE.** Ma, cosa vuole che io faccia?

ROBECCHI. Scusi...

**PRESIDENTE.** Ella sostenga che si mantenga nella tabella B, ovvero che si muti il tracciato, come più le piace: il trasporto è già stato discusso; prima di votarlo, bisogna che siano svolte tutte le ragioni che possono modificare il tracciato di questa linea d'accesso al Sempione.

ROBECCHI. Allora, se crede, parlerò in merito.

**PRESIDENTE.** In merito, perfettamente.

ROBECCHI. Io mi sono iscritto per parlare circa questa linea, non tanto per pronunziare un discorso, poichè non sarebbe questo il momento opportuno, quanto per fare alcune dichiarazioni e formulare alcune riserve, e fors'anche, se mi parrà utile, per presentare alla Camera una proposta.

Si tratta della linea del Sempione che conduce a questo valico per la valle dell'Ossola, inscritta nel disegno di legge nella 2ª categoria. Debbo dire dapprima che io non comprendo bene i criteri che hanno presieduto e prevalso nel determinare la

classificazione di questa linea. Imperocchè o essa si riteneva di carattere internazionale, carattere che io credo abbia infatti, ed allora doveva essere collocata in prima categoria, come proponeva l'altro giorno l'onorevole Bonghi. O essa non ha che un carattere locale, come da alcuni si sostiene, ed allora tanto valeva lasciarla là dove l'aveva collocata dapprima il Ministero nel suo disegno di legge.

La nostra Commissione parlamentare poi in questa occasione ha agito nello stesso modo come per la linea del Gottardo, ossia non si è contentata di fissare i due punti estremi della linea, come faceva il Governo, ma ha voluto anche determinare l'andamento della linea stessa. Ha aggiunto il punto intermedio, Gozzano, pregiudicando così una grave questione, poichè una linea diretta da Novara o da Milano al Sempione, può passare anche da Arona, dove ora già vengono a confluire ed a congiungersi le due grandi linee, conduttrici di due correnti commerciali, quella di Genova e quella di Milano.

Ora, o signori, questa è una soluzione del problema, ma non è la soluzione; ossia non è lo scioglimento vero, unico e principale della grande questione del valico del Sempione, per ciò che concerne gli interessi italiani.

Qui vengono in scena ancora molte delle osservazioni d'indole generale relative alla configurazione geografica dei luoghi ed ai rapporti economici, che io aveva l'onore di svolgere davanti alla Camera, quando si trattò del valico del Gottardo, le quali considerazioni acquistano maggior forza e valore applicandole alla linea del Sempione.

Se Napoleone I, il quale di geografia e di viabilità se ne intendeva un poco, ritornasse per un istante tra di noi, certo sarebbe colto da grande sorpresa nel vedere in parte abbandonato quel grande stradale che egli, guidato dal suo genio e da un infallibile intuito dei luoghi e delle circostanze, aveva decretato da Milano onde meglio stringere e collegare insieme i rapporti commerciali e politici della Svizzera, dell'Italia e della Francia. Grande meraviglia gli cagionerebbe il non veder fare sboccare direttamente sopra Milano, e prima ivi che altrove, un ramo almeno di questo stradale, che è destinato a servire principalmente gli interessi che si concentrano in quella città, ed all'estremità del quale, alle porte stesse di Milano, quasi a compimento trionfale di esso, egli aveva ordinato che si erigesse quel grande arco detto della Pace, che prospetta quelle Alpi dal lato della pianura, e che il nostro popolo, con quella intuizione e perspicacia che distingue le moltitudini in simili circostanze, ha battezzato poscia col nome di *Arco del Sempione*.

Il passaggio del Sempione, o signori, che si apre

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

nella direzione non da nord a sud, ma da est ad ovest, che riconduce ancora nel bacino del Mediterraneo, ossia nella valle del Rodano, e che si svolge nel senso e quasi come continuazione dell'asse longitudinale della penisola, la quale ha la sua giacitura appunto da sud-est a nord-ovest, il valico del Sempione, dico, è di poca o nessuna utilità in linea commerciale per le provincie più occidentali d'Italia, mentre invece è utilissimo per le provincie orientali, meridionali e centrali.

Infatti la strada per le merci procedenti suppongasì, da Torino con destinazione alla Francia o a Ginevra, sarebbe inutilmente raddoppiata se esse dovessero percorrere più di cento chilometri per giungere a Novara nella direzione di oriente, per poi rifarne altrettanti al di là dei monti in senso inverso, ossia nella direzione da oriente ad occidente, nella valle del Rodano, per ripiombare e ridiscendere al lago di Ginevra, ove molto più facilmente e celeremente arriverebbero seguendo la via del Cenisio.

A tutti gli obbiettivi a cui mette capo il Sempione al di là delle Alpi, ossia, Parigi, Londra e paesi intermedi, Ginevra e perfino Basilea, sebbene quest'ultima località si sottragga al suo raggio di efficienza, essendo meglio servita per rispetto all'Italia dal Gottardo, a tutti questi obbiettivi, dico, partendo da Torino e dal Piemonte, si arriva in modo assai più celere e breve percorrendo la via del Cenisio, che non quella del Sempione.

Si verifica questo fatto, che il risultato è in senso inverso tra Torino e Milano, ossia che mentre le distanze per Ginevra, Parigi, Londra e Basilea, andando per la via del Sempione, sono notevolmente diminuite per chi arriva da Milano, da Venezia e da Bologna, e parlando di Bologna intendo di accennare alle due grandi linee che vi affluiscono, la meridionale adriatica per Ancona-Brindisi, e quella dell'Italia centrale che si spinge verso Firenze, Roma e Napoli, le distanze medesime invece sono considerevolmente aumentate per le provenienze di Torino e delle provincie occidentali d'Italia.

Genova la quale si trova al vertice del grande triangolo Torino-Milano-Genova, sta, per così dire, indifferente e neutrale tra i due passaggi, avendo quasi altrettanta strada a percorrere per arrivare agli obbiettivi accennati poc'anzi, vale a dire alla Francia, all'Inghilterra, alla Svizzera occidentale, sia andando dalla parte del Sempione, che seguendo la via del Cenisio. La strada del Sempione per Genova è piuttosto una via succursale per il caso che fosse rotta od altrimenti impedita la via del Cenisio, poichè essa, come dissi, si trova pressochè equidistante dai punti a cui potrebbe giungere per mezzo di questi due valichi; ed io credo

che la forza delle abitudini e le tradizioni commerciali faranno sì che la grande linea commerciale, per Genova, verso la Francia e l'Inghilterra, sarà sempre quella del Cenisio, di preferenza all'altra del Sempione. Anche andando per il Gottardo a Parigi, Genova allunga la strada di fronte al Cenisio di 86 chilometri.

Mi permetta la Camera che io le sottoponga alcune cifre a dimostrazione delle cose asserite, e per meglio chiarire i concetti che sono andato svolgendo.

Per andare a Parigi da Torino per la via del Cenisio si hanno 802 chilometri, per il Sempione se ne hanno 909, e pel Gottardo 995. Dunque da Torino a Parigi, per la linea del Sempione, si allunga la via di 107 chilometri, e di 193 pel Gottardo di fronte al Cenisio.

Per Milano invece valgono le cifre opposte. Da Milano a Parigi per il Cenisio abbiamo 952 chilometri, per il Sempione 838, e per il Gottardo 889; in guisa che andando a Parigi per la via del Sempione da Milano si risparmiano comparativamente al Cenisio 114 chilometri, e 63 chilometri tenendo la via del Gottardo.

Da Bologna andando a Parigi per il Cenisio ci sono 1137 chilometri, per il Sempione 1054, e per il Gottardo 1105 chilometri, e si abbrevia la via per il Sempione di 83 chilometri e per il Gottardo di 32 chilometri in paragone al Cenisio.

Ora si prenda un altro obbiettivo, Ginevra, per esempio.

Da Torino andando a Ginevra per il Cenisio si hanno 308 chilometri, per il Sempione 444, dimodochè Torino risparmia 136 chilometri raggiungendo Ginevra per la linea del Cenisio. Invece da Milano andando parimenti a Ginevra dal lato del Cenisio si hanno 458 chilometri, e dal lato del Sempione 373, in guisa che Milano per la via del Sempione guadagna 85 chilometri.

Da Bologna a Ginevra si hanno 643 chilometri per il Cenisio, e 589 pel Sempione, col risparmio di 54 chilometri per quest'ultima via.

Per andare a Basilea da Torino pel Cenisio si contano 575 chilometri, e 589 pel Sempione.

Per Berna la distanza è di 467 chilometri pel Cenisio, e di 481 pel Sempione. Di modo che anche per questi obbiettivi vi è minor cammino per chi parte da Torino seguendo la direzione del Cenisio piuttosto che quella del Sempione.

Da Milano a Basilea si hanno pel Cenisio 725 chilometri, pel Sempione 518, e pel Gottardo, 365, in guisa che Milano per giungere a Basilea ha 207 chilometri di meno percorrendo la via del Sempione, e 360 chilometri di meno pel Gottardo, di fronte alla

distanza che si verificherebbe qualora si adottasse la via del Cenisio.

Lo stesso dicasi per Bologna. Le distanze per Basilea sono, pel Cenisio 910 chilometri, pel Sempione 734, e pel Gottardo 581 chilometri, dimodochè Bologna risparmierebbe 176 chilometri, raggiungendo questo punto dalla parte del Sempione, e 329 chilometri dalla parte del Gottardo, di rimpetto a quanto avverrebbe ove si andasse pel Cenisio.

Io non voglio tediare di più la Camera con questi dettagli, e moltiplicando queste citazioni. Solamente ho stimato utile sottoporre alcune alla sua attenzione per bene chiarire la situazione di fatto circa questi intricati problemi, e per dimostrare da qual parte sia il cumulo maggiore degli interessi che la linea del Sempione è destinata a servire. Queste cifre poi rettificano anche molte idee relativamente al Gottardo, poichè dimostrano che questa linea per Torino e per Genova è principalmente utile nella direzione della Germania e della Svizzera, esclusa parte della Svizzera occidentale, mentre invece per la Lombardia e per tutte le linee ivi confluenti il passaggio del Gottardo è utile anche nella direzione della Francia e dell'Inghilterra, non che della Svizzera occidentale. Come dissi, io non voglio spingermi di più avanti in tali considerazioni, e mi basta di aver toccato rapidamente questi punti salienti del problema, onde ognuno dei miei onorevoli colleghi li possa fare oggetto dei suoi savii apprezzamenti.

Che il Sempione abbia per noi un'importanza limitata è dimostrato anche dallo scarso interesse che l'Italia finora ha posto a questo valico, troppo scarso a mio credere, e dal non avere votato o promesso alcun sussidio per la grande galleria che si dovrà eseguirsi attraverso a questa montagna, avendo invece concentrati tutti i nostri mezzi e tutti i nostri sforzi attorno alla linea del Gottardo. Questa però è una ragione di più perchè, non sopportando l'Italia alcuna spesa per un'opera gigantesca che pure le è utile, almeno si debba fare in modo che le linee di accesso sieno numerose, e correttamente condotte.

Ora, o signori, a nessuno può venire in mente, se pure non si voglia ragionare con leggerezza e senza alcuna conoscenza dei veri interessi del paese e delle località, a nessuno, dico, può venire in mente che la comunicazione di tutte le linee ferroviarie che mettono capo a Milano col Sempione debba avvenire per la via di Novara e di Gozzano. La percorrenza si allungherebbe di circa 20 chilometri, calcolate le condizioni altimetriche, oltrechè si dovrebbe salire l'altipiano di Gozzano che ha un'altezza di 348 metri, per poi discendere al livello del lago d'Orta con

un dislivello di 70 metri, oltre un'altra discesa di 80 metri per giungere a Gravellona.

Questa dunque naturalmente non è la nostra via per accedere al Sempione. Andando a Novara si descriverebbero i due lati del quadrato, i due cateti dell'angolo retto, mentre esiste la grande diagonale da Milano a Gravellona per Arona, che è, come dissi, la grande strada tracciata fino dal principio del secolo, che conduce direttamente le provenienze del Sempione per mezzo alle rive popolate e ricche di ogni maniera di industrie del lago Maggiore, verso la metropoli che sta nel centro della gran pianura lombarda, ove si raggruppano le ferrovie della parte orientale e centrale d'Italia che tendono a questo valico e a quello del Gottardo.

Io però non contrasto punto e non mi oppongo a che la linea che arriva a Domodossola per la via di Gozzano e del lago d'Orta sia fatta, poichè ha anch'essa incontrastabilmente molta importanza, e serve a riunire alcuni degli importanti centri della provincia di Novara al suo capoluogo. Però credo di usare di un legittimo diritto nel chiedere al Governo perchè non abbia tenuto conto anche dell'altra linea, perchè essa non è stata introdotta nel disegno di legge, e quali sieno le sue idee rispetto alle comunicazioni col Sempione dalla parte del lago Maggiore.

Stimo anche conveniente dichiarare in modo esplicito, nei rapporti che possono passare tra le provincie tra di loro, e tra le provincie e il Governo, che la proposta linea Gozzano-Domodossola è inutile per noi, ed è da ritenersi come una linea di puro interesse locale, mentre d'altra parte non dubito punto, che anche l'altro tronco Arona-Gravellona dovrà essere fatto in un tempo non molto lontano, essendo esso reclamato insistentemente dagli interessi che si accentrano al di là e al di qua delle Alpi, e soprattutto da quelle influenze, e da quelle forze economiche e finanziarie, che dovranno sostenere il carico principale di questa colossale impresa, e che quindi hanno diritto ad ogni riguardo e alla massima riconoscenza da parte del Governo italiano.

Si badi, o signori, che qui siamo alla sommità, al vertice della penisola, ove vengono naturalmente a stringersi e concentrarsi tutte le linee ferroviarie che tendono a questi valichi alpini, e ove esse da nazionali che sono, tendono ad assumere un carattere internazionale, e che quindi il largheggiare un poco in queste direzioni, non vuol dire sprecare denaro, ma significa accrescere il valore, la vita, il moto e i profitti di tutte le linee che stanno dietro, verso i mari, e verso il prolungamento naturale della penisola.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

Signori, io ho sentito nel corso di questa discussione molti degli onorevoli nostri colleghi lagnarsi del trattamento che con questa legge si faceva alle provincie e alle regioni da essi più particolarmente conosciute e rappresentate. In questo senso parlavano l'altro giorno gli onorevoli Incagnoli e Bonghi, e così si esprimeva giorni addietro l'onorevole Luzzatti discorrendo delle linee venete. Ma mi permetta la Camera di dire che nessuno è stato, non dirò mistificato, poichè la parola sarebbe dura e poco parlamentare, ma più di noi malconcio e malmenato.

Nel riordinamento e complemento del sistema ferroviario del regno, tutti i nostri sforzi, tutti i nostri studi e sussidi avevano principalmente di mira questo punto, di trovare il modo più facile, e breve, e comodo, e diretto per l'attacco e il collegamento colle linee che scendendo dalle Alpi svizzere e lombarde, arrivano nella regione dei nostri laghi, e che noi per antica abitudine e tradizione, forse avremo torto, siamo soliti ed avvezzi a considerare quasi come cosa nostra, e che nessuno ci può contrastare, se pure le ragioni geografiche, economiche e commerciali hanno ancora qualche valore. Così facendo noi credevamo di rendere un servizio a tutto il resto d'Italia. Questa stessa posizione, ha Torino dirimpetto al Cenisio, come Verona rispetto al Brennero, e Venezia rispetto al passaggio della Pontebba.

Ora veda la Camera qual è la situazione che ci è stata fatta. La linea del Ceneri, assenziente il Governo italiano, è stata cassata dal programma del Gottardo, e rimandata a tempi futuri. Ora questa linea torna alla luce, ma è dubbia, poichè la società del Gottardo è stata esonerata dall'obbligo di costruirla, e si dovranno trovare altre combinazioni, difficilissime a mettersi assieme.

Dalla parte del lago Maggiore la percorrenza ferroviaria da Milano e sue confluente alla linea del Gottardo, fu allungata, in forza dell'ultima votazione della Camera, di 14 o 15 chilometri, considerando anche le condizioni altimetriche, oltre all'obbligarci a passare per l'altipiano di Somma, dove sono pendenze dell'11 per mille, pendenze proibite dalla conferenza di Lucerna e dal secondo trattato di Berna. E questo senza vantaggio di nessuno; anzi con danno di Genova, la quale vede sparire la speranza di poter accorciare la sua via verso il Gottardo di 6 chilometri mediante il rettilo di Mortara e Trecate, il che farà perdere allo Stato la sovvenzione di sei milioni votati dal municipio di Genova, considerazione gravissima che non so come possa essere sfuggita all'avvedutezza ed alla perspicacia dell'onorevole presidente del Consiglio.

Ora poi quanto all'accesso al Sempione la strada

fu distolta e deviata dal suo antico e naturale andamento, e spostata verso occidente, mentre io sfido chiunque a dimostrare che la linea del Sempione non sia principalmente destinata a servire gli interessi dell'Italia orientale e centrale. Vi ha di più. La linea Lecco-Colico, che conduce a quattro valichi alpini, lo Spluga, la Bernina, lo Stelvio e il Tonale per l'Aprica, fu collocata, sapete in che categoria? Ve lo ha detto or ora l'onorevole Marcora. In quarta categoria. Così si intendono gli interessi del paese, così si esercita la giustizia distributiva!

Questa posizione è intollerabile. Una tale alternativa di dubbi, di speranze, di promesse e di disillusioni, non può più a lungo durare. Non si possono torturare così, e tenere in sospenso gli interessi più vitali di un grande centro, e di una grande regione, la quale, mi permetta la Camera di rammentarlo, quando si tratta dell'esattore e del pagamento delle imposte è sempre in primissima linea. Il Governo agendo così assume una gravissima responsabilità.

Rifletta la Camera, rifletta un momento il Governo alla condotta che è stata tenuta circa la questione del Ceneri, poichè disgraziatamente una questione del Ceneri esiste.

Nel primo trattato di Berna ambedue le linee, quella del Ceneri e quella del lago Maggiore, furono convenute e fissate; furono poste allo stesso livello, come linee necessarie, e principali, e di eguale importanza.

In seguito, col secondo trattato di Berna, il ministero Depretis acconsentì che la linea del Ceneri fosse stralciata e depennata, come dissi testè, dal programma del Gottardo, nello stesso tempo che il Governo aggiungeva altri 10 milioni alla sua prima sovvenzione a favore del Gottardo, che ammontava già a 45 milioni. A noi, che facevamo vivi richiami, cosa è stato risposto? Ci fu detto, ma la vostra linea non è quella del Ceneri, la vostra linea è dall'altro lato, è quella del lago Maggiore; di là sono i vostri interessi, di là voi dovete studiare gli attacchi più comodi e convenienti colla rete del Gottardo.

Ci fu forza fare di necessità virtù, e ci siamo messi in cerca di nuove combinazioni onde gli interessi nostri, e gli interessi generali del paese, si potessero adattare a questo nuovo ordine di cose, e l'attacco a Pino soddisfacesse tanto alle provenienze della valle del Po, come a quelle di Genova.

Ora, dopo un anno e mezzo circa d'intervallo, il Ministero Depretis, o per meglio dire l'onorevole Depretis, poichè il Ministero non è più il medesimo, viene ancora a rovesciare da capo le cose, e a dirci, ma voi lombardi, e tutti quelli che stanno dietro

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

di voi, non siete punto interessati alla congiunzione col Gottardo dal lato del lago Maggiore; questa linea deve servire esclusivamente per Genova e le provincie subalpine; la vostra vera linea è quella del Ceneri, è per di là soltanto che devono dirigersi le vostre correnti commerciali! e questo nel momento in cui la linea del Ceneri non esiste, non è decretata, è più che dubbia!

Ma, signori, di fronte a questo stato di cose, è quasi lecito l'esclamare, sebbene la frase non sia la più corretta, a che giuoco giuochiamo!

Non è così che si amministrano i grandi interessi del paese, non è così che si incoraggiano gli sforzi di una nobile regione, la quale colla generosità dei sussidi votati ha dimostrato con fatti più che con parole quanta importanza annetteva alla questione ferroviaria, e al modo di risolverla.

Io credo che questi interessi, da cui in parte dipende l'avvenire economico della nazione, hanno bisogno di una protezione, di una difesa, di una tutela assai più efficace ed illuminata di quella che si sia adoperata in questa occasione.

Noi soffriamo una grande iattura; ma un danno ancora maggiore soffre la patria intera.

Concludo dichiarando che io non mi oppongo al tracciato di Domodossola per Gozzano, ma credo di essere nel giusto e nel vero chiedendo che si iscriva in questo disegno di legge anche la linea da Arona a Gravellona, collocandola nella medesima categoria in cui verrà posta quella da Novara a Domodossola per Gozzano.

**PRESIDENTE.** Mandi poi il suo emendamento.

Ora la facoltà di parlare spetta all'onorevole Nervo; ma, non essendo presente, perde il suo turno di parola.

L'onorevole Gentinetta ha facoltà di parlare.

**GENTINETTA.** Io dirò pochissime parole.

Prima di tutto devo ringraziare l'onorevole Robecchi per le sue espressioni favorevoli alla strada ferrata del Sempione. Ciò nonostante mi permetta l'onorevole Robecchi che io gli dica, che fra non molto tempo potrà la Camera occuparsi di questa questione; e propriamente allorchè il Governo presenterà un disegno di legge per il traforo del Sempione. Allora verrà la discussione per gli interessi che possono riguardare il territorio lombardo. Allo stato presente delle cose, mi pare che, e per economia, e per gli interessi che riguardano il circondario dell'Ossola e la provincia intiera, si debba accettare il progetto patrocinato dall'onorevole presidente del Consiglio e dalla Commissione stessa, cioè quello della linea Gozzano-Domodossola. Così facendo, siamo sicuri di potere quanto prima vedere adempiuti gli obblighi sacrosanti assunti verso

di noi da lungo tempo, e che tutti i paesi di quelle località si aspettano di vedere finalmente soddisfatti dal Governo.

Quindi io pregherei altresì l'onorevole ministro dei lavori pubblici di tenere ben registrato sul libro mastro del suo Ministero, la partita in favore di questa linea, la quale ammonta nientemeno che a lire 1,400,000, che il Governo tiene nelle sue casse, cioè, circa:

- L. 200,000 per valore di terreni
- » 800,000 per rialzi ed opere d'arte
- » 200,000 contanti depositati
- » 200,000 interessi di questi, 22 anni

somma regolarmente devolutagli da sentenza giudiziaria contro la già società concessionaria.

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio, gli stenografi non possono raccogliere una sola parola dell'oratore.

**GENTINETTA.** Per la strada da Milano-Arona-Gravellona se ne potrà discorrere in altra occasione, come ho già spiegato.

**PRESIDENTE.** Ora viene l'onorevole Ricotti.

**RICOTTI.** Parlo nello stesso senso dell'onorevole Gentinetta.

**PRESIDENTE.** Non c'è altro oratore iscritto. Se vuole rinunciare a parlare.

**RICOTTI.** Dirò due parole per appoggiare la proposta della Commissione.

Il mio compito è reso più facile dal discorso dell'onorevole Gentinetta, ed anche da quello dell'onorevole Robecchi, il quale sebbene rappresenti interessi diversi da quelli da me sostenuti, ha finito per riconoscere che il tracciato proposto dalla Commissione, il tracciato Domodossola-Gozzano si deve adottare. Solo egli vorrebbe che s'aggiungesse anche la linea di Domodossola-Gravellona-Arona, nello scopo di avere una comunicazione più diretta fra Milano ed il Sempione. Queste due linee hanno un tratto comune che è quello da Domodossola a Gravellona.

Ma volendo unire Gravellona con Arona come vorrebbe l'onorevole Robecchi invece di unire Gravellona con Gozzano, siccome propone la Commissione, si avrebbero 6 chilometri di maggior lunghezza di nuova costruzione. Se a questo aumento di percorso si aggiunge l'osservazione che la linea Gravellona-Arona deve lambire la riva destra del lago Maggiore, che è la più amena e la più popolata di ville, ne deriva che il tracciato preferito dall'onorevole Robecchi importerebbe un aumento di spesa di qualche considerazione. Egli è per questo motivo che la provincia di Novara ed il circondario di Domodossola in particolare preferiscono congiungersi per Gozzano abbandonando per ora la linea Arona.



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

Questa differenza di spesa sarà per lo meno di 3 o 4 milioni, ciò che non è piccola cosa se si ragguaglia ai 10 od 11 milioni che importerà la spesa totale della linea Domodossola-Gozzano.

A questa considerazione abbastanza importante d'ordine finanziario si deve aggiungere che la distanza fra Domodossola e Novara risulterebbe di soli chilometri 89,5 col tracciato per Gozzano, mentre salirebbe a chilometri 96 col tracciato per Arona. E siccome, finchè non sarà eseguito il traforo del Sempione, la ferrovia che fa capo a Domodossola deve essere considerata come linea d'interesse provinciale, così ne consegue che fra i due tracciati possibili si dovrà preferire quello che corrisponde al minor percorso ed alla minor spesa. Questi sono i motivi che indussero il Consiglio provinciale di Novara e l'amministrazione comunale di Domodossola a dare la preferenza al tracciato per Gozzano.

Ma non vi ha dubbio che allorquando sarà compiuto il traforo del Sempione, allora questa ferrovia acquisterà un vero carattere internazionale, ed allora, ma allora soltanto, gli interessi di Milano sarebbero offesi se non si eseguisse il piccolo tratto di ferrovia fra Gravellona ed Arona, col quale l'accesso di Milano al Sempione verrebbe abbreviato di oltre 12 chilometri. Ma disgraziatamente il passaggio del Sempione importa una galleria della lunghezza di 19 chilometri, e quindi non potrà essere compiuto che in molti anni. Mi pare quindi cosa prematura il discutere oggi il tracciato Gravellona-Arona, il quale acquista importanza solo quando sarà ultimata la galleria del Sempione, ed allora soltanto Milano avrebbe diritto d'intervenire e di richiedere con fondamento, che lo Stato eseguisca a sua totale spesa l'allacciamento Arona-Gravellona, il quale potrà importare la spesa di 7 ad 8 milioni.

Queste sono le ragioni per le quali spero che la Camera vorrà per ora decretare la linea proposta dalla Commissione, salvo poi ad ammettere anche quella proposta dall'onorevole Robecchi od immediatamente od a tempo più opportuno quando cioè stia per compiersi il traforo del Sempione.

**PRESIDENTE.** Onorevole Serazzi, ella chiede di parlare su questa linea, è vero?

**SERAZZI.** Sì, signore.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.

**SERAZZI.** A me pare che da tutti si è ammesso che la linea da costruirsi è quella di Domodossola per Gozzano a Novara.

**PRESIDENTE.** Nessuno si oppone. Soltanto l'onorevole Robecchi aggiunge la proposta di costruire anche la linea Arona-Gravellona.

**SERAZZI.** Sta bene; ed io certo non mi opporrò alla proposta dell'onorevole Robecchi di notare anche la linea Arona-Gravellona: volevo solo osservare che ora non è opportuno sollevare la questione del Sempione; noi per oggi non dobbiamo occuparci del traforo del Sempione, ma solo della linea che riunisca Domodossola a Novara, e l'unica linea breve, l'unica linea la quale congiunga convenientemente questi paesi così lontani fra loro, è appunto la linea Domodossola-Gozzano-Novara.

Certo quando sarà fatto il traforo del Sempione, il che richiederà 15 o 20 anni, tutti saremo d'accordo coll'onorevole Robecchi per demandare che dalla linea Domodossola-Gozzano-Novara si stacchi la Gravellona-Arona, per quindi congiungersi con Milano, colla Arona-Sesto Calende-Milano.

Io perciò prego la Camera di voler adottare la proposta fatta dalla Commissione, ~~riservandosi~~ di adottare l'aggiunta proposta dall'onorevole Robecchi, quando traforato il Sempione convenga costruire la Gravellona-Arona per Milano, ma intanto credo che debba costruirsi la Domodossola-Gozzano-Arona come propose il Ministero e adottò la Commissione, e ciò allo scopo di unire per la via più breve Domodossola, capoluogo di circondario, con Novara suo capoluogo di provincia.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altro oratore iscritto, dichiaro chiusa la discussione sulla linea d'accesso al Sempione da Gozzano sino a Domodossola.

(La discussione è chiusa.)

Un'altra linea che si propone di trasportare nella tabella A, è quella Ascoli-San Benedetto.

Su questa linea non vi ha nessun oratore iscritto. Quindi dichiaro chiusa la discussione sulla medesima.

Un'altra linea che si propone di trasportare in prima categoria è quella Teramo-Giulianova.

Su questa linea è iscritto l'onorevole Cerulli.

Ha facoltà di parlare.

**CERULLI.** Io brucierò l'ultima cartuccia in questa battaglia, del resto incruenta, che da qualche giorno si combatte pel passaggio in prima categoria delle linee che congiungono i 5 capoluoghi di provincia, tuttora segregati dalla rete ferroviaria generale.

Ringrazierò, prima d'ogni altro, il mio onorevole amico il deputato Pericoli Giovambattista e gli onorevoli Allievi e Bonghi, che vollero avere la bontà di perorare anche per la linea Teramo-Giulianova, che me ed i colleghi miei dell'Abruzzo Ultra I più direttamente interessa. Non ripeterò le ragioni di ordine amministrativo, strategico ed economico dai medesimi ampiamente e competentemente svolte in pro delle diverse linee dei capoluoghi di provincia. Insisterò solo sulle considerazioni di equità e



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

di giustizia che militano per le linee medesime e più specialmente per la linea Teramo-Giulianova. Voi ricorderete, onorevoli colleghi, che colla legge 28 agosto 1870, codesta linea fu designata fra quelle che dovevano costruirsi a totale spesa dello Stato. È ben vero che si destinava a tal uopo fino d'allora un fondo di assai problematica escussione: le multe cioè nelle quali era incorsa la società delle ferrovie meridionali, e che dovevano rifondersi da essa all'erario. Io non recriminerò sul passato; non pronuncierò veruna parola men che riverente verso il Governo di allora e verso la Camera che ammisero codesto concetto, che in verità, a dirlo tra parentesi, poteva parere un'ironia!

Infatti venne più tardi a constatarsi che multe non erano dovute dalla società delle ferrovie Meridionali, e così andò in fumo il fondo sul quale si prevedeva l'assegnamento. Ciò del resto non era prevedibile nell'atto che la legge si faceva, e però dove riconoscersi che il legislatore in piena buona fede, e con perfetta cognizione e coscienza sanciva quelle che sancì. E fu in conseguenza, fino dal 1870, riconosciuto nella linea Teramo-Giulianova il diritto di venire costruita a totale spesa dello Stato.

DEPRETIS, *presidente del Consiglio*. Non è vero.

CERULLI. È verissimo. Ho qui la legge che lo dice: e giacchè l'onorevole presidente del Consiglio fa mostra di dubitarne, gli leggerò l'articolo.

« Art. 20. È data facoltà al Governo di concedere per decreto reale all'industria privata la costruzione e l'esercizio delle strade ferrate . . . . . »

« *Da Giulianova a Teramo.* »

« L'ammontare delle multe delle quali risulterà debitrice la società delle strade ferrate Meridionali . . . . . sarà applicato come sussidio distribuito in ragione dei chilometri rispettivi, alla costruzione delle suddette ferrovie. »

Voglio sperare che dopo questa citazione, l'onorevole presidente del Consiglio riconoscerà che io sono perfettamente nel vero, affermando che colla legge 28 agosto 1870 si riconobbe nella linea di che discorriamo il diritto che io vengo qui a rivendicare, e che sarebbe perciò assolutamente ingiusto di rifiutarsi a confermarlo nell'attuale occasione con positiva efficacia.

D'altronde voi avete già incluso nella prima categoria la linea *Campobasso-Benevento*, e perchè? Quali sono le ragioni di preferenza per questa linea? Quali sono le ragioni per cui essa debba venir trattata a condizioni più vantaggiose delle altre consorelle?

La ragione del congiungimento del capoluogo è comune colle altre, quindi non si può di esse tenere

un conto diverso. La ragione strategica e la economica non possono differire per questa linea in confronto delle altre identiche, e sarebbe davvero un fuor d'opera il volerlo dimostrare.

Resta la sola ragione *storica*, o come ad altri piace chiamarla la ragione del *diritto quesito*. Ma, o signori, d'onde nasce questo valore di diritto? Non nasce da altro che da leggi precedenti che lo sancirono, benchè in diversa e se vuolsi anche contraddittoria maniera.

Or bene, se voi riconosceste per la linea di Campobasso questo diritto, per modo che l'avete portata nella prima categoria, con quale giustizia, con quanta equità lo neghereste oggi alla linea *Teramo-Giulianova*, la quale ha pure in suo favore il precedente atto legislativo, che vi ho ricordato?

Ricorderò appena le ragioni di giustizia distributiva tanto evidentemente svolte dall'onorevole Pericoli, e pregherò la Camera di considerare che la provincia di Teramo ha appena 60 chilometri di ferrovia lungo il litorale adriatico, i quali più che ai bisogni locali, non servono che ai bisogni generali, essendochè quei 60 chilometri fanno parte della linea longitudinale meridionale. Oltre di questi 60 chilometri, non ve ne ha in quella provincia neppure un metro che sia volto ai bisogni della località. Eppure quella provincia sopporta una quota individuale d'imposte dirette assai superiore a quella della provincia di Campobasso, e non inferiore ad altre provincie del regno, che pur sono dotate di ferrovie, e molte!

Potrei ricordare i voti espressi dai corpi morali della provincia; la fiducia loro, e di tutti gli amministratori nella giustizia ed imparzialità governativa. Potrei dimostrare alla Camera l'esiguità della spesa che per quella linea sarà richiesta, e che perciò col passaggio in prima categoria, dalla seconda, ove adesso è collocata, l'onere maggiore per lo Stato sarebbe insignificante.

Potrei insomma aggiungere molto di più; ma al punto cui è arrivata questa omai famosa discussione, e la bontà del nostro illustre presidente, che mi ha dato facoltà di parlare colla condizione che non ne avessi abusato, m'impongono di far sosta, e quindi concludo eccitando la Commissione e il Ministero di saltare quest'altro piccolo rigagnolo, che solca la breve distanza tra noi intercedente; e dopochè furono da essi saltati fossi ben più grandi e più profondi, ammettere vogliano di buon grado che anche la linea Teramo-Giulianova (al pari delle altre consorelle patrocinate da altri colleghi) per ragioni di equità e di giustizia sia annoverata fra le linee di prima categoria, dove deve essere indubbiamente collocata per effetto della legge del 1870.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

Prima di finire ringrazierò ben di cuore e Commissione e Ministero per la promozione di categoria già accordata a questa linea ed alle altre; ma dico loro, giacchè avete fatto tanto, fate un ultimo passo ancora, perchè la meta possa dirsi raggiunta, e state sicuri che le popolazioni interessate e la nazione ve ne professeranno la dovuta gratitudine.

Io non dubito che le dichiarazioni che l'onorevole presidente del Consiglio e la Commissione faranno sull'ordine del giorno presentato dall'onorevole Pericoli e da altri saranno soddisfacenti; ma mi riservo, qualora non fossero tali, di presentare io stesso una mozione diretta a tutelare in ogni caso gli interessi della linea Teramo-Giulianova, in correlazione dei diritti per essa acquisiti alla base della legge del 1870.

PRESIDENTE. Sta bene; badi però l'onorevole Cerulli che non la potrà più sviluppare quella mozione, perchè non essendovi altro iscritto su questa linea, io dichiaro chiusa la discussione.

CERULLI. Mi riservo di presentarla.

PRESIDENTE. L'ultima linea della tabella è la linea Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

Il turno di parola spetterebbe all'onorevole Perrone-Paladini, è presente?

Non essendo presente perde il suo turno.

Ora spetterebbe di parlare all'onorevole Piccardi, è presente?

Non essendo presente perde il suo turno.

Non essendovi altri iscritti, dichiaro chiusa la discussione su questa linea Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

Ora veniamo alle linee di terza categoria che alcuni onorevoli deputati hanno proposto che passino in prima.

La prima è la linea Adria-Chioggia.

Su questa linea è iscritto l'onorevole Micheli, il quale ha pure proposto un emendamento sulla medesima, emendamento che è del tenore seguente:

« I sottoscritti propongono che all'articolo 3 del progetto di legge si aggiunga la linea:

« Adria-Chioggia. »

Micheli, Parenzo, Sani, Chinaglia, Tenani, Lugli, Maldini, Bernini, Marchiori, Papadopoli, Minich.

Ciò vuol dire che mentre l'onorevole Bonghi propone che questa linea Adria-Chioggia si trasporti in prima categoria, l'onorevole Micheli si contenterebbe che fosse messa in seconda.

L'onorevole Micheli ha facoltà di svolgere il suo emendamento.

MICHELI. Signori, è su di me stesso che io giudico la stanchezza della Camera, e l'impazienza nella quale si trova, dopo la discussione che da tanti

giorni ci tiene così vivamente occupati; quindi, sarò breve, brevissimo, non avendo io altro scopo che quello di richiamare l'attenzione del ministro dei lavori pubblici e della Giunta parlamentare, su di un giudizio da essi dato intorno alla categoria di una linea che fa parte del disegno di legge in discussione; giudizio, che nell'interesse del paese e di quelle contrade per le quali questa linea passa, in quanto concerne la giustizia distributiva alla quale noi tanto dobbiamo attenerci, io debbo possibilmente correggere.

Egredi colleghi della Giunta parlamentare! la mia parola non suonerà certamente censura, io non ho a rimproverarvi errori e molto meno ingiustizie commesse; il vostro lavoro, la dottissima relazione che l'accompagna, provano altamente la vostra superiorità su di ogni riguardo.

La questione che io sollevo più che di altro è questione di apprezzamento, che voi, onorevoli colleghi, potrete correggere previo un criterio più esatto e ritornando sul giudicato, se le mie osservazioni sembreranno, tanto a voi come all'onorevole ministro dei lavori pubblici, eque e degne di essere prese in considerazione, come io spero.

Io, o signori, tralascio ogni questione di umanità, metto da banda quelle di cuore, che ove volessi accamparne, ne avrei ad esuberanza per commuovere la Camera, appoggiato dalla ragione come nel caso attuale io mi sento, è la giustizia che devesi invocare, e questo io faccio, onorevoli colleghi, giustizia io invoco da voi e null'altro che giustizia da voi io voglio.

Voi onorevoli colleghi, pur riconoscendo che la linea Adria-Chioggia è una linea strategica ed eminentemente commerciale ed industriale, pur riconoscendo tutto ciò, dicevo, voi l'avete lasciata in quarta categoria, dove veniva posta da una Commissione amministrativa, che dall'onorevole presidente del Consiglio, allora all'*interim* del Ministero dei lavori pubblici, ebbe l'incarico di formulare l'embrione di questo disegno di legge, sotto punti di vista molto diversi di quelli che in certi casi formar debbono la base principale dell'edificio.

Nemico dei confronti, odiosi sempre, e specialmente nel caso attuale, io mi limito a farvi alcune considerazioni, che sembrandovi eque, voi farete loro, io spero, quel buon viso, uso in chi, dotato di un animo superiore quale il vostro, pur sapendo di aver compiuto un'opera bella, non sdegnava ritornarvi sopra per correggervi un piccolo difetto, che per caso vi si scorga.

È opinione generale che la linea Adria-Chioggia abbia una grande importanza sia militare come commerciale; importanza, onorevoli colleghi, che voi,

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

preoccupati forse, e non senza ragione, di tracciati che impegnano il Governo per centinaia di milioni, non avete probabilmente troppo bene approfondita. Io non vo' tediare la Camera con delle dissertazioni strategiche per provarlo: agli eminenti militari che sono tra voi, ed a voi stessi basterà un sol colpo d'occhio calmo, sereno, imparziale e scevro d'idee preconconcette per comprendere se quanto asserisco, è, o pur no, la pura verità.

Ripetutamente uomini eminenti intrattennero la Camera su questo importante argomento. Il generale Bixio, il generale Menabrea, il compianto Rattazzi, l'onorevole Depretis, ora presidente del Consiglio e già presidente della Giunta parlamentare, che ebbe ad esaminare questo disegno di legge, ed altri, fecero speciali interpellanze perchè lo Stato costruisse questa linea, la quale difesa dall'Adige diventa strategicamente necessaria alla congiunzione del quadrilatero, e dà termine poi alla linea Verona-Mantova-Legnago-Rovigo-Adria fino al mare dove Chioggia ha sede.

Le memorie dell'illustre generale Giani, e gli studi del non meno illustre generale Mattei sull'Estuario veneto, fatti non prima del 1873, avverta bene la Camera, non prima del 1873, vale a dire, tre anni dopo trasferita la capitale in Roma, confermano queste considerazioni.

Non è dunque, o signori, la mia voce che deve accrescere valore a sì repute opinioni.

Infatti, la linea Adria-Chioggia, che è militarmente importantissima, fino al punto che un Ministero proponeva si costruisse a spese dello Stato per la difesa del paese; che è nazionale, perchè mette capo ad uno dei porti principali dell'Adriatico; che è inter-provinciale, perchè riunisce le due provincie di Venezia e Rovigo; che infine è di completamento, perchè completa la tanto agognata linea strategica, unica in tempo di guerra che mantenere possa aperte le comunicazioni tra il quadrilatero e il mare, questa linea dicevo, voi lo avete udito, possiede tali qualità da doversi senza esitazione annoverare tra le linee eminentemente strategiche e di interesse generale, a meno che noi non vogliamo condannare il quadrilatero come uno strumento divenuto inutile alla difesa dello Stato.

Ora, o signori, gli strategici più eminenti del nostro paese, compresi anche quelli della Commissione parlamentare, sono tutti concordi nell'ammettere, anzi nell'affermare che per quanto il centro di difesa dello Stato possa avere subito un qualche spostamento colla capitale in Roma, tuttavia il quadrilatero non ha perciò perduto niente della sua alta importanza, ed è sempre quello che fu, cioè uno dei principali punti per la difesa dello Stato;

un punto strategico di un'importanza veramente capitale.

È da avvertirsi ora, o signori, che il quadrilatero, questa piazza forte, colla parte orientale dell'Italia così scoperta, così indifesa qual'è, può ben trovarsi minacciato alle spalle, e, se vogliamo, ancora rigirato in guisa da non poter comunicare più per le vie ordinarie col centro dell'Italia. In questo caso, una linea difesa, coperta e sicura, come quella di Adria-Chioggia, che lo congiunga con Venezia e il mare, da dove possa in breve ora ricevere approvvigionamenti, ammunizionamenti da guerra e uomini per resistere a tutt'oltranza ed impedire al nemico di porre il piede nelle viscere dell'Italia, questa linea, diceva, o signori, diviene necessariamente una linea strategica nazionale, e non può essere altro che tale la linea di cui vi parlo, la linea Adria-Chioggia.

A questo punto mi pare di sentirmi interrompere per dirmi: come! l'onorevole Micheli non vuol tediare la Camera con osservazioni strategiche e piano piano entra nel campo strategico. No, egregi colleghi! gli uomini che fanno parte della Giunta parlamentare non hanno bisogno delle mie lezioni e tanto meno dei miei lumi. Io ho detto che un loro colpo d'occhio sereno, calmo e scevro d'idee preconconcette, potrà bastare per convincersi se quanto asserisco sia la verità, e per questo lato faccio punto, e non vado più oltre sperando nella loro giustizia.

In principio, io ho accennato che avrei escluso assolutamente ogni questione di umanità, ogni questione di sentimento, e manterrò la mia parola.

Forte del proprio diritto, la città di Chioggia, ch'io ho l'alto onore di rappresentare in questa Camera, richiama per mezzo mio l'attenzione vostra, onorevoli colleghi della Commissione, per quel trattamento che le si compete, in quanto concerne la categoria da assegnarsi alla linea della quale io vi intertengo. Null'altro essa vi chiede. Vedi orgoglio di patriottismo, non le restano che gli occhi per piangere, e tuttavia le ripugna l'idea di chiedere soccorso, ed allegando i propri diritti, chiede quello che la giustizia distributiva le accorda, senza voler esser d'aggravio allo Stato. Ma potrò io por termine al mio dire senza farvi un cenno delle dure condizioni in cui quella città si trova?

**PRESIDENTE.** Ha finito onorevole Micheli?

**MICHELI.** No.

Chioggia, o signori, è una città di 30 mila abitanti; tuttavia le sue entrate annue non oltrepassano le 150 mila lire, non dando la tassa di ricchezza mobile che 50 mila lire appena. E sapete il perchè di tanta miseria? Bersagliata questa povera

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

città, già spossata dalla parte vivissima che essa prese alle patrie battaglie, bersagliata dicevo dai trattamenti durissimi, in quanto concerne il suo commercio, ai quali fu assoggettata fin dai primi giorni della sua unione alla grande famiglia italiana, travagliata dalle febbri palustre del Brenta, di quel Brenta che pur troppo voi dovete ricordare dietro le tristi conseguenze dei fatti che avvennero nel 23 marzo scorso, il quale tra le altre, con i suoi intormentimenti, ha ivi sparso la miseria a larghe mani, le famiglie più agiate di quella popolazione a poco a poco emigrarono, ed i commerci, già illanguiditi per tanti malanni sofferti, pian piano scomparvero coll'allontanamento dei capitali, ed a misura che altre linee al transito si aprirono a suo danno, di guisa che la miseria e la disperazione sono il retaggio della popolazione rimasta.

Sì, o signori! La disperazione e la fame sono gli elementi, tra i quali quei laboriosissimi abitanti oggi si dibattono, e per colpa certamente non loro, ma del Governo, che non se ne è mai voluto occupare; essi non hanno mai domandato se non un egual trattamento alle popolazioni sorelle, e sempre indarno sino a lasciarsi uccidere come ora avviene dai miasmi di un fiume, che la prepotenza straniera portò in casa loro, quasi come strumento di distruzione.

Eccovi, signori, in brevi parole, per non tediarvi più a lungo, la triste condizione in cui Chioggia si trova. L'unica speranza, l'unico mezzo che resta a salvarla, astrazione fatta del deviamiento del Brenta dalle sue lagune, pel quale, da quanto mi assicurano l'onorevole presidente del Consiglio e l'onorevole ministro dei lavori pubblici, sarà presentato il relativo disegno di legge non appena sarà ultimata questa discussione, l'unico mezzo, dunque, per giovare a quella città è la ferrovia che indarno sempre da dodici anni aspetta; ma come farà a contribuirvi, indebitata come è quell'infelice città, se voi, onorevoli colleghi, non le venite in soccorso, assegnando a quella linea la categoria che veramente le si compete? Orsù adunque, onorevoli colleghi miei, passate questa linea almeno in seconda categoria, volendo fare la giustizia questo è il meno che voi potete concederle.

Non dubitate, egregi colleghi della Giunta parlamentare, che abbia a dirsi che la vostra relazione ha subito qualche modifica per ciò. No, perocchè accordando questo passaggio ch'io vi domando, voi nulla correggete, non farete che cancellare una macchietta che su di essa vi è caduta, ma che restandovi sarebbe davvero un punto nero di cui voi non potreste non sentirne un gravissimo rimorso, per le

tristi conseguenze che ne soffrirebbe quella sventurata popolazione.

E voi, onorevoli colleghi di ambo i lati di questa Camera, voi che mi avete udito ed avete compreso a quali sensi di giustizia sono ispirate le mie parole, assecondate col vostro voto sovrano il passaggio dalla quarta alla seconda categoria della linea Adria-Chioggia, e mentre con ciò voi compirete un grande atto di giustizia, ritornerete alla infelice quanto esemplare e patriottica città di Chioggia la speranza della vita, che essa ha veramente perduta.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavalletto ha proposto un emendamento multiplo, una parte del quale riguarda il passaggio in seconda categoria della linea Adria-Chioggia.

In conseguenza do facoltà all'onorevole Cavalletto di svolgere il suo emendamento, come già l'ha svolto l'onorevole Micheli.

**CAVALLETTO.** Domandai col mio emendamento che la linea ferroviaria Adria-Chioggia sia collocata in seconda categoria, e ciò domandai per due ragioni. Prima di tutto questa linea è di importanza nazionale nei riguardi della difesa militare. Infatti, supponiamo che in una guerra, sui suoi primordi per noi sfortunata, fossimo costretti ad abbandonare le provincie venete oltre Adige, che cosa avverrà? Avremmo le provincie venete di oltre Adige occupate dal nemico da Verona sino al mare ed assediata la città di Venezia: e per quale via allora potremmo mandar soccorsi a Venezia? Noi non potremmo mandarli che per la via di Adria, seguendo l'antica strada romana, detta ora Romea, la quale andava anticamente lungo le dune litoranee interne.

Da Ravenna a Venezia, lunghesso quel litorale dell'Adriatico, c'è un doppio ordine di dune, le antiche che passando appunto per Loreo e Rosolina vanno a Chioggia per Brondolo, dopo avere attraversato le valli di Comacchio, dipartendosi da Ravenna, e le dune del litorale presente. Seguendo le antiche dune si riesce al forte di Cavanella d'Adige, e da questo, lungo le dune di Sant'Anna, si va a Brondolo; per cui le comunicazioni da Bologna per Adria con Brondolo sarebbero assai facili e ben difendibili a Cavanella di Adige. Infatti gli austriaci nel 1849, mentre bombardavano Venezia da Mestre e da Campalto, invece dalla parte di Brondolo non poterono fare un assedio efficace nè poterono fermarvisi, e noi eravamo quasi padroni di poter andare sino all'Adige e dal forte di Cavanella al mare.

Io so che il generale Cialdini deve aver raccomandato questa linea litoranea, che per Loreo allaccierebbersi alla ferrovia di Adria come linea di difesa militare; sicchè sotto il punto di vista mili-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

tare io credo che questa linea sia assai interessante.

Ma a ciò si aggiungono i riguardi speciali che noi dobbiamo alla città di Chioggia. Questa è una città che fu prostrata nelle sue condizioni economiche ed igieniche, è una città alla quale dobbiamo una qualche riparazione: ricordiamoci che Chioggia non può concorrere nelle spese della nuova ferrovia, e che Venezia pur troppo non è molto ricca.

Venezia soffre ancora delle conseguenze e dei sacrifici fatti patriotticamente nelle guerre gloriose, combattute non solo per sè, ma per tutta Italia, nel 1848 e nel 1849; e quindi l'esigere troppi sacrifici da quella provincia sarebbe un'irragionevolezza, un'ingiustizia. Ecco perchè io ho proposto che questa linea, e nei riguardi commerciali, e nei riguardi d'una giusta riparazione, e principalmente nei riguardi militari sia posta in seconda categoria.

Io credo d'aver fatto una proposta molto ragionevole e molto modesta. Poichè in fine di che si tratta? Non d'una grande spesa. Non tema l'onorevole Depretis che io voglia rovinare le finanze, che sono finanze di tutti, perchè sono finanze dello Stato; ed io sono più di lui zelante per la loro floridezza.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** È un po' difficile.

**CAVALLETTO.** Sì, onorevole Depretis, io non mi sarei lasciato andare a presentare un disegno di legge di questa fatta, se fossi stato nella sua situazione, situazione, alla quale io certo non aspiro. (*ilarità*)

Ma lasciamola lì. (*ilarità prolungata*)

Io mi accontento che questa ferrovia sia posta nella seconda categoria. Il suo importo è medicissimo; da Adria a Chioggia sonovi 31 chilometri, e il costo della nuova ferrovia non supererà le lire 3,600,000; è una cosa sì piccola che non vale la pena che ne parli ulteriormente, e quindi mi taccio. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole Sani ha facoltà di parlare.

**SANI.** Io non vi farò un discorso. Dopo quanto ha detto l'onorevole Micheli, degno rappresentante della sventurata città di Chioggia, io non entrerei nel merito delle ragioni commerciali e militari, le quali consigliano l'elevazione di categoria della linea Adria-Chioggia. Farò semplicemente il mestiere di notaio, e riepilogherò brevemente le considerazioni, che militano in suo favore.

La linea Adria-Chioggia, secondo me, riunisce questi vantaggi:

a) allaccia la linea Legnago-Adria col porto di Chioggia;

b) migliora le condizioni commerciali ed agricole della città e del territorio di Chioggia;

c) rannoda coi porti del Mediterraneo e coi principali centri della penisola il porto di quella città;

d) di maniera che il medesimo come fu in passato, potrebbe ragionevolmente ritornare in avvenire fiorento, specialmente pel commercio dei cereali e per la pesca, che fornisce lavoro ed occupazione a metà degli abitanti;

e) compensa in via indiretta, se vuolsi, ma abbastanza efficace il coraggioso slancio e gli enormi sacrifici ai quali si è sottoposta per un lungo periodo d'anni la provincia del Polesine per costruire ad esclusive sue spese e col microscopico aiuto governativo, di lire mille al chilometro, il tronco Legnago-Adria;

f) ravviva il movimento commerciale di grosse borgate delle provincie limitrofe di Padova e del Polesine;

g) collega le fortezze di Legnago, Peschiera e Mantova colle opere di fortificazione intorno a Chioggia, col gran forte di Brondolo con Cavanella d'Adige, Boara, Cà Morosini, Masi-Badia;

h) aiuta infine potentemente il piano di difesa sulla destra sponda dell'Adige e sulla sinistra del Po, completando una linea, che corre quasi parallela, protetta dalle potenti ed elevate arginature del fiume.

E qui mi arresto per la parte commerciale e militare: aggiungerò soltanto che questa linea fu proposta nella relazione della Commissione permanente della difesa militare che porta la data del 2 agosto 1871, che fu patrocinata calorosamente nella relazione della Giunta presieduta dall'onorevole Depretis, come risulta dalla relazione presentata alla Camera il 12 dicembre dell'anno stesso, che il ministro della guerra con dispaccio del 1° luglio 1878, che io, o signori, non vi rileggerò, insisteva energicamente affinchè per ragioni militari se ne eseguisse la costruzione.

Il mio onorevole amico il deputato Micheli, disse che egli non ricorreva alle ragioni del sentimento. Lasciate, o signori, a me di dire poche parole sotto questo aspetto, e vi assicuro che non sarà tempo perduto quello che, distogliendoci dalla cerchia di interessi e di bisogni materiali, ci solleverà ai più puri, ai più nobili, ai più elevati sentimenti dell'animo.

Chioggia, signori (e lo dico con dolore rubando una frase al Tommaseo), soffre e spera; dirò meglio soffre da sì lungo tempo che ormai non spera più, dispera. Lasciate, o signori, che io per poco vi riconduca col pensiero alle sedute del 17 giugno 1878, del 15, 24 e 25 gennaio del 1879 e del 2 aprile ultimo scorso. Discutevasi nella prima di queste della politica che l'Italia avrebbe dovuto seguire in seguito al rigetto del trattato di commercio per parte

della Francia; e l'onorevole Luzzatti, al quale io invidiai sempre, ma non mai come oggi la spontanea e fluente eloquenza, vi esponeva le sue preoccupazioni per la possibilità che i nostri arditi pescatori, i nostri bravi marinai dell'Adriatico non potessero continuare nel litorale dell'Italia e della Dalmazia la loro tradizionale industria.

Ed accennando alle pertinaci resistenze opposte da lui e dall'onorevole Minghetti a pretese affacciate fino dal 1875 ed a rifiuti dolorosissimi, vi dipingeva « la numerosa falange di pescatori scialbi, i quali si presentavano dinanzi a loro per chiedere ragione del rifiuto in nome della fame. »

A questi pescatori pallidi ed affamati noi oggi possiamo portare un compenso, sebbene lieve; a questi pescatori pallidi ed affamati furono imposti dei dolorosi sacrifici per l'interesse generale della nazione, ed ora negheremo loro un tardo ed inadeguato compenso?

Voi tutti, o signori, conoscete la ormai famosa questione del Brenta; voi tutti sapete che il suo interrimento, il quale aumenta ogni giorno più, va convertendo Chioggia in una palude pestilenziale; l'onorevole Baccarini disse, e giustamente disse, che il Brenta nelle lagune significa morte di Chioggia in un tempo non lontano; l'onorevole Depretis, l'onorevole Rattazzi e l'onorevole Cavalletto si occuparono con amorosa sollecitudine di quest'argomento; ma con che frutto?

L'onorevole Cavalletto diceva, nella seduta del 15 gennaio di quest'anno: « In quel basso territorio, l'onorevole ministro troverà che uomini a 50 anni sono una rarità; ivi si muore a 40 e 45 anni; vale a dire, con una media ben più terribile di quella della campagna romana; » e l'onorevole Depretis soggiungeva: « la questione del Brenta è questione diversa da altre questioni idrauliche, e quando non si apportasse un rimedio ai mali che derivano dalla immissione del Brenta nella laguna di Chioggia, si aumenterebbero ogni giorno i danni ed il pericolo di diminuire e di togliere le risorse vitali a quella città. »

È proprio il caso di dire, aggiungeva l'onorevole Depretis, ripetendo la sua frase prediletta: *est periculum in mora*.

« Si può dolersi (diceva ancora l'onorevole Luzzatti, il 25 gennaio di quest'anno, allorchè discutevasi il trattato di commercio coll'Austria-Ungheria), si può dolersi che non si ammetta alla pesca delle spugne e del corallo la falange ardita dei nostri pescatori. Noi amiamo troppo i pescatori; ma facciamo per loro troppo poco. Discorriamo in Italia sempre dei contadini e di operai, e non si parla mai

di pescatori, di questi uomini intrepidi e forti come gli elementi che disfidano. »

E l'onorevole Lioy infine vi dipingeva, nella seduta del 2 aprile, la popolazione di Chioggia come una delle più tranquille del regno, audace nelle imprese di mare, laboriosa e meritamente conosciuta per tradizione di patriarcale bontà. « Da molto tempo, egli soggiungeva, e specialmente negli ultimi anni, si accumulavano su quella sventurata città, su quei forti marinai cause di miseria e di affanni: ristagno nei traffici, rovina dell'industria della pesca; speranza quasi delusa di essere riuniti alla terraferma da una ferrovia, per la quale avevano votato tanti sussidi. Per Chioggia era questione di giustizia provvedere, specialmente dopo le promesse che per parte degli ultimi ministri si erano rinnovellate ampie e solenni. »

E qui, o signori, io pongo fine al mio dire, non già perchè manchino alla mia tavolozza altre tinte per colorire questo lugubre quadro, ma per non abusare soverchiamente della vostra pazienza. Lasciatemi soltanto ripetere quello che ho detto in principio. Oggi, o signori, si presenta l'occasione di porgere un tenue sollievo alla derelitta città; non lasciamo sfuggire l'occasione, impediremo almeno che la leggenda della Niobe diventi una dolorosa realtà, e compiremo una buona azione.

**PRESIDENTE.** Non essendovi altro oratore iscritto, nè altro emendamento sulla linea Adria-Chioggia, dichiaro chiusa la discussione sulla medesima.

Passeremo all'altra linea Mestre-San Donà-Portogruaro.

L'onorevole Fambri ha facoltà di parlare.

**FAMBRI.** Io, che non amo portare acqua al mare, non mi ero iscritto per parlare di questa linea che sulla carta geografica si raccomanda anzi si impone all'occhio meno esercitato. Per convertire chi farei io un discorso? Intorno a questo argomento coll'onorevole presidente del Consiglio siamo d'amore e d'accordo da parecchi anni. Egli riconosce a questa linea la somma importanza che in generale gli uomini di guerra affermano. La Commissione è dello stesso concorde avviso... eppure non è semplicemente per parlare che io parlo. La Camera sa perfettamente che non è tale il mio costume.

Io non ho bisogno di dire ciò che questa linea abbia, ma ha bisogno di dire ciò che le manca, e al cui difetto non posso e non debbo rassegnarmi nè come cittadino nè come vecchio soldato.

Noi abbiamo, onorevoli colleghi, una frontiera completamente scoperta, l'orientale. In essa noi non possiamo difendere i nostri varchi, perchè essi sono già passati dal nostro vicino ed eventuale nemico. Noi non abbiamo di qua dal mal difeso li-



SESSIONE DEL 1878-76 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

mite una sola linea, la quale possa dirsi nè veramente coperta e ben piantata sui fianchi, nè così salda al centro da tener fronte nemmeno brevemente ad una invasione; noi non abbiamo altra maniera di impedire che l'invasione della Sava e della Drava venga nel cuore dell'Italia continentale a dare la mano a quella dell'alta valle dell'Adige, da quello in fuori di vincere una battaglia sul Torre, sul Tagliamento o sulla Livenza. Ebbene, per combattere, bisogna arrivare. Chi vi ci porta oggi in quanti occorre e con tutto quello che occorre? Noi non abbiamo verso quella direzione che una sola linea poco diretta e di scarsa produttività. Una comunicazione fra Mestre e Portogruaro, la quale porti le nostre truppe e il nostro materiale verso il punto del presumibile scontro è d'una necessità assiomatica per chi non voglia retrocedere su Verona e Legnago, e abbandonare, con danno pari alla vergogna, quattro maschie e floride provincie in mano al nemico, che è quanto dire obbligare a goderselo e mantenerselo.

Ma chi ci assicura che il campo dello scontro sarà il basso Isonzo? Tutti gli Attila non sono venuti dalla Pannonia.

Abbia pazienza, onorevole presidente, e mi lasci dire, che il fermarsi a mezzo cammino, conseguire mezzo fine, non è cosa nè seria nè solida.

La Mestre-Portogruaro, chi non lo vede? sbocca troppo a mezzogiorno; essa non ci porterebbe che verso uno dei tre varchi che minacciano la nostra frontiera orientale, quello di Lippa, la provenienza della banchina, dirò così, dell'Adriatico corrente sotto le roccie dinariche. È la meno temibile, onorevoli colleghi. Risaliamo...

**PRESIDENTE.** Onorevole Fambri, in questo modo ella esce dalla linea Mestre-San Donà-Portogruaro.

**FAMBRI.** Io provo che l'importanza di questa linea non è raggiunta che risalendo... o perchè mi dice che esco dalla linea? ne faccio notare l'insufficienza, mi permetta di parlar contro alla linea del mio cuore. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** Ma ella prende la volta dei suoi colleghi.

**FAMBRI.** Onorevole presidente, io mi limito ad osservare che se questa linea si ferma a Portogruaro essa non risponde che ad una terza parte del suo obiettivo strategico perchè non difende che le provenienze del varco inferiore.

Ora, se noi in un modo qualunque facciamo invece partire di costà una trasversale sud-nord, questa ci diventerà una linea di cintura convenientemente interna e coperta, una ascissa eminentemente tattica dalla quale potranno come tante ordinate partire le direttrici agli altri due varchi,

quello di Selva Piro, o Longatico, o Postoina che si voglia dirlo, e quelli convergenti che dalla Pontebba e dal Predil ci portano essi pure l'invasione per l'alto Isonzo fin sul Carso.

Per tenere il debito conto dell'osservazione dell'onorevole presidente io mi starò contento a questa che io reputo non oppugnabile osservazione militare, e non aggiungerò nulla intorno alle convenienze commerciali e industriali del proposto risalimento a nord. Io lascio la parola intorno a questo argomento, sul quale c'è tanto da dire, ai principali autori dell'emendamento, al quale ho fatto allusione ed ho apposto del resto anch'io la mia firma.

Ma converrà, l'onorevole presidente, come io non potessi non accennare che l'insufficiente obiettivo militare che si raggiunge fermandosi a Portogruaro venisse a triplicarsi in efficacia di azione, una volta montato per una adatta trasversale, su alla Pontebba.

Del resto il prolungamento che chiediamo non è altra cosa che un onesto corrispettivo del cambiamento di categoria che ci asteniamo dal chiedere.

Questa linea per parere di molti distinti uomini di guerra, avrebbe dovuto essere portata in prima categoria per la sua grande importanza militare, non disgiunta, com'è naturale, dal concorso dei maggiori interessi commerciali.

Ma noi, veneti, contenti e orgogliosi di non ritrarsi mai dai sacrifici, non ci siamo in generale associati al mio illustre amico, il Bonghi, e non abbiamo insistito sul cambiamento di categoria associandoci invece alla proposta utile e ragionevole dell'onorevole Varè, bastandoci che si rimanga pure in grado tanto inferiore ai suoi titoli, purchè in grado non minore la segua fedelmente il suo indispensabile prolungamento. Mestre-Portogruaro è la radiale strategica, Portogruaro-Casarsa-Gemona è la cintura tattica. Compiuto il mezzo di dislocazione, principia quello di manovra. L'onorevole presidente mio collega come soldato prima che come deputato, è certo il primo a comprendermi. E non mi estenderò di più per non portare come dissi, acqua al mare. (*Verissimo!*)

Lascio la parola al mio amico Varè, il quale sosterrà il comune emendamento.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Cavalletto propone pure un emendamento, del quale l'onorevole Fambri avrebbe già fatto lo svolgimento in anticipazione; emendamento che consiste in questo, che cioè la linea Mestre-San Donà-Portogruaro, che l'onorevole Bonghi vuole si porti in prima categoria, sia lasciata in seconda, ma vi si aggiunga il tronco Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona.



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

L'onorevole Bonghi poi propone di portare in prima categoria anche il tronco Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona.

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare.

CAVALLETTO. Io deploro che l'onorevole Bonghi, facendo dei trasporti veramente un poco troppo arditi, abbia amalgamata, si può dire, la discussione di tutte e tre le categorie. Temo che quando saremo a votare, prolungandosi molto questa discussione e confondendosi fra loro più questioni, non si ricorderanno punto, o quasi, le ragioni esposte per le singole linee e pei diversi emendamenti.

PRESIDENTE. Permetta, onorevole Cavalletto. Io mi propongo, quando si verrà alla votazione, di far votare prima gli emendamenti che si riferiscono ai tracciati, e poi far votare se questi tracciati si vogliono in prima categoria. Se la Camera non li ammette nella prima, farò votare se li voglia nella seconda; se anche da questa categoria li respinge, si farà la votazione per la terza categoria. Altrimenti non si finisce più. Bisogna che ogni questione sia completamente finita. (*Benissimo!*)

CAVALLETTO. Almeno desidero che la Commissione, che deve avere studiato questo progetto, presti attenzione alle raccomandazioni che si fanno per questi spostamenti di categorie, e tenga conto e valuti le ragioni per le quali questi emendamenti sono proposti. Se io avessi voluto tenere la stregua dal Ministero e dalla Commissione tenuta nella classificazione delle ferrovie di prima categoria, specialmente di quelle certe ferrovie Romane e Meridionali e insulari, che costano centinaia e centinaia di milioni di lire, e che relativamente allo scopo militare, allo scopo commerciale, in ragione all'interesse complessivo generale nazionale, non hanno assolutamente l'importanza di questa; se io avessi voluto giudicare a quella stregua, avrei dovuto proporre che questa ferrovia da Mestre per Portogruaro a Gemona, fosse pure posta in prima categoria. Ma volli esser discreto, non volli essere eccessivo ed esorbitante, e quindi mi accontentai di raccomandare che sia posta in seconda categoria. Questa strada ha interesse nazionale importantissimo; lo ha come strada commerciale internazionale, lo ha come strada militare. Il suo interesse, come strada militare, fu accennato or'ora dall'onorevole mio amico Fambri. Se noi vogliamo esser pronti a difendere il confine orientale della nostra patria che è totalmente indifeso e aperto all'invasione nemica, e nel quale trovansi quelle vie, ricordiamocelo, che furono percorse, all'epoca della decadenza e della rovina dell'impero Romano, dalle invasioni dei popoli barbari, che vennero a distruggere quasi la nostra nazionalità e a comprimerla per più se-

coli, le quali invasioni ci costarono lotte secolari per vincere il predominio delle razze straniere, che si erano sovrapposte alla nazionale, e per unificare grado grado e redimere infine da ogni dominazione straniera la nostra patria; se di questo ci ricordiamo, dobbiamo pure pensare che quei tempi, con un confine così aperto e indifeso, possono rinnovarsi e che sta nel nostro dovere, nel nostro interesse, provvedere affinché non si rinnovino, affinché invasioni nordiche da settentrione o da oriente, tedesche o slave, non tornino ancora a mettere il piede sul collo all'Italia. (*Bravo! a sinistra*)

Se noi quindi vogliamo efficacemente difendere il nostro confine verso l'Oriente, è necessario avere parecchie strade che portino le nostre truppe celeremente a quel confine. La configurazione stessa della nostra penisola è tale che non ci permette di fare movimenti così rapidi come li possono fare quelli che ci circondano e che hanno fatto, come vi dissi l'altro ieri, un cerchio di strade ferrate attorno al nostro confine con diramazioni in tutti i sensi verso i centri e i punti più importanti dell'impero che ci circonda a settentrione e a levante. Quindi noi dobbiamo provvedere affinché i nostri mezzi di trasporto delle truppe sieno efficaci, sieno pronti, sieno tali da potere presentare fino dal principio della guerra una valida difesa verso il confine. Per questo non basta la ferrovia attuale che per Conegliano va a Casarsa e da Casarsa per Udine va alla Pontebba, oppure da Udine va a Nabresina; ma è necessario averne un'altra, quella accennata appunto dall'onorevole Fambri; e quasi quasi io direi sarebbe necessaria una terza intermedia della quale però non propongo la classificazione in seconda categoria, perchè è una strada facilissima e poco costosa...

PRESIDENTE. Scusi, onorevole Cavalletto; siccome ella ha proposto anche un emendamento, lo potrà svolgere contemporaneamente a quando parlerà sulla linea di Latisana.

CAVALLETTO. No, no!

PRESIDENTE. Veramente sarebbe meglio.

CAVALLETTO. Quella a cui adesso accenno è una linea intermedia che io non ho proposto e che sarebbe quella che da Treviso per Oderzo andrebbe a Motta, cioè alla Livenza, la quale sarebbe un'utile intermedia in caso di guerra e potrebbe mantenersi in tempo di pace col movimento commerciale di quel territorio, che è assai ubertoso, cioè della zona media della parte orientale del Veneto.

Ma di questa ora io non voglio parlare nè il devo. Dico ch'è assolutamente necessario ne' riguardi militari che sia fatta la ferrovia Mestre-Portogruaro, ma che non si fermi a Portogruaro, e, come ben disse l'onorevole Fambri, che coperta dal Taglia-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

mento vada per Casarsa, Spilimbergo, e passando il Tagliamento allo stretto di Pinzano, raggiunga a Gemona la ferrovia pontebbana.

Dobbiamo ricordare (e di ciò mi rese informato testè l'onorevole collega e amico Simoni) che Cialdini quando dovette sloggiare dal Friuli, cioè dalla parte più esposta del Friuli e ritirarsi al di qua del Tagliamento, spiegò le sue truppe sulla destra di questo fiume-torrente da Pinzano per Casarsa verso Portogruaro.

Lo spiegamento dell'esercito nostro in tempo di guerra, in principio di una guerra, sia per difesa, meglio però per offesa, potrebbe avere egualmente luogo sulla destra del Tagliamento. Quindi nei riguardi militari io credo che questa strada non debba limitarsi a Portogruaro, ma debba prolungarsi per la destra del Tagliamento fino a Pinzano, e di là, dove v'è una stretta, attraversare il Tagliamento mediante un ponte di non grande spesa, si può passare alla sinistra, e radendo Osoppo allacciarsi a Gemona alla ferrovia della Pontebba.

Quindi militarmente la ferrovia da me propugnata, la trovo assolutamente indispensabile alla difesa nazionale. Ma commercialmente sarà dessa di poca importanza questa ferrovia? No!

L'onorevole Depretis mi dirà che c'è la strada che va ad Udine, ma ricordiamoci che abbiamo qui un porto vicino, un porto in regione è vero italiana, ma che appartiene ad uno Stato straniero, ora amico nostro.

Io non voglio mettere qui una questione politica: ho detto che io desidero che la pace anzi l'alleanza continui coll'impero vicino, e lo desidero ai patti che già ho detto l'altro ieri.

Quindi, mentre non invidio alla prosperità di Trieste, e mentre anzi io desidero che quella città prosperi, e prosperi vivamente nella sua sfera naturale di azione, desidero d'altra parte la prosperità e la vita rigogliosa del nostro porto italiano dell'Adriatico, il vero porto commerciale italiano dell'Adriatico, che è Venezia, nè vorrei mai che questo, per nostra negligenza fosse sopraffatto dal porto di Trieste. Epperò è una necessità il favorire le comunicazioni del nostro porto colle strade internazionali. Se noi faremo la scosciatoia da Casarsa per Spilimbergo a Gemona, guadagneremo sull'attuale linea di Udine circa 42 chilometri. È un guadagno assai notevole, e che non si deve trascurare. E, se noi li guadagneremo, daremo molta importanza alla ferrovia pontebbana, la quale è la ferrovia veramente indicata dalla rete ferroviaria europea per le comunicazioni dell'Italia col centro dell'impero austriaco, con Vienna. Infatti è cotesta la ferrovia più breve che per Klagenfurt e Semme-

ring vada a Vienna. Quindi a noi interessa che questa ferrovia, giacchè ci è naturalmente favorevole, a noi sia resa la più favorevole e utile possibile. E noi ne avremo un vero vantaggio, onorevole Depretis, per il commercio nostro internazionale. Non facciamo adesso questioni meschine; dappoichè con molta accondiscendenza e facilità si votarono ferrovie meno importanti di questa, che costeranno da oltre 300 milioni di lire, sarebbe ingiustizia mantenersi sul rifiuto; vi dirò che qui, infine, non si tratta mica di centinaia di milioni. Onorevole Depretis, la linea ferroviaria importantissima da me proposta per la seconda categoria, non importa che 17 milioni, pei suoi 117 chilometri di lunghezza, ed è ferrovia facile e quasi affatto piana. Io credo che i suoi vantaggi, e militari e commerciali, sono tali da indurci a fare questa spesa nella categoria seconda; io non intendo che la sua spesa sia sostenuta esclusivamente dallo Stato, ma intendo che vi concorrano per un decimo anche le provincie interessate. Non sono tanto indiscreto da esigere che lo Stato faccia esclusivamente a sue spese questa ferrovia, ma insisto affinché sia posta in tale categoria che permetta alle provincie di concorrervi secondo i loro mezzi. Se voi la metterete in una categoria inferiore, renderete impossibile la sua costruzione, e la vostra concessione sarà pienamente illusoria, inquantochè le provincie che già sono gravate per sacrifici già fatti, non potranno sobbarcarsi a più largo concorso. Dovete mettere in seconda categoria questa linea perchè ne avranno vantaggio; non solo gl'interessi commerciali, ma anche gl'interessi militari dello Stato. Spero che la Commissione, valutando queste ragioni che potranno essere rafforzate dall'onorevole mio amico Varè e da altri, vorrà accogliere la mia istanza e tener conto della mia proposta.

**PRESIDENTE.** Di fatti vi è un emendamento dell'onorevole Varè, il quale propone pure che la linea Mestre-Portogruaro sia prolungata per Casarsa e Spilimbergo a Gemona; con questo però che sia messa in terza categoria, e non in seconda, come vuole l'onorevole Cavalletto.

Do facoltà all'onorevole Varè di svolgere il suo emendamento.

**VARÈ.** Ciò sì che mi sono impensierito insieme agli amici miei, che hanno sottoscritto l'ordine del giorno che ho avuto in pregio di presentare, si riferisce a quella linea che per ragioni diverse l'onorevole Cavalletto e l'onorevole Fambri hanno già sostenuto. Non ho espresso concreti desideri sulla categoria, lasciando ad altri d'insistere perchè la linea sia posta nelle migliori condizioni possibili, quello che importa a me si è di constatare come le

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

ragioni economiche e commerciali s'uniscano mirabilmente alle ragioni d'indole militare, che sono state accennate dagli onorevoli Fambri e Cavalletto, per domandare che la linea Mestre, San Donà a Portogruaro, non si arresti a questo punto. Se vi si fermasse lo scopo indicato dall'onorevole Morana nella sua relazione, cioè di avvicinare *Venezia alla Pontebba* e così alla vallata superiore del Danubio, questo scopo non sarebbe raggiunto, o sarebbe raggiunto in grado minimo da costituire un'opera inutile. Resteremmo in quelle stesse condizioni d'inferiorità, che ora lamentiamo ed alle quali con questo disegno di legge si dovrebbe, come per tanti altri casi, rimediare.

Signori, cambiano gli uomini, cambiano i costumi, le nazioni stesse si trasformano e mutano di nome, ma ciò che la natura stessa ha stabilito è immutabile.

Secondo la natura geografica, il commercio dell'Oriente coll'Occidente e soprattutto con l'alto Occidente si deve fare nell'età moderna per la via dell'Adriatico come si faceva per la via dell'Adriatico al tempo dei romani. Al nord di questo mare esisteva nei tempi antichi una città che raccoglieva tutte le merci che venivano dall'Oriente, per inviarle nell'Occidente e specialmente nell'alto Occidente. Si chiamava *Aquileia*. Questa città ai tempi dei romani faceva le stesse funzioni che fece molto tempo dopo Venezia; era come disse l'antico poeta:

Itala ad illyricos obiecta colonia montes,  
 .....  
 Moenibus et portu celeberrima.

Era allora, quello che fu poi nel medio evo Venezia: anche questa non già *moenibus*, ma sicuramente *portu celeberrima* se altra fu mai.

Questa funzione di rannodare il commercio d'oltre Alpi con l'Oriente che già fu italiana, deve essere volontà del Governo e del Parlamento che torni ad essere italiana.

Ora è certo che noi con tutte le simpatie politiche che possiamo avere e che abbiamo, come accennava il mio egregio amico personale, non dirò politico (*Si ride*), l'onorevole Cavalletto, ma quasi (*Oh! oh!*)... in queste questioni sì, poichè quanto tocca alla vita ed all'avvenire della nazione sta al disopra degli interessi dei partiti, noi ci troviamo in questa condizione, che da Vienna alla Pontebba ci sono tanti chilometri di strada, tanto per noi come per Trieste. Ma Trieste è di 56 chilometri più vicina che Venezia alla Pontebba, vale a dire Venezia è distante da Vienna 56 chilometri più che Trieste.

Ora quando si facesse, non la sola ferrovia da Venezia a Portogruaro, che sarebbe poco più, per

ora, economicamente parlando, salvo i riguardi militari, che una ferrovia d'interesse provinciale, ma si facesse la vera strada, tutta la linea che fu spiegata dall'onorevole Cavalletto e dall'onorevole Fambri, i quali determinarono i punti e riempirono il vacuo che ci era nella proposta dell'onorevole Bonghi, quando venisse fatta questa linea, dico, noi avremmo guadagnato 40 chilometri e potremmo fare la concorrenza; quella concorrenza che è nelle nostre tradizioni, nei nostri desiderii, non solo, ma nei nostri bisogni, direi quasi nei nostri doveri economici e commerciali.

Per quanto veneziano, credo di non avere mai stancato la Camera col parlare di Venezia, dei suoi bisogni, del suo squallore, per domandare miglioramenti per essa.

Ma non potrei tacere oggi, o signori, poichè per ragioni di giustizia si deve conservare a Venezia, ciò che la sua posizione geografica ha costituito per essa. Venezia fu il porto naturale dell'alto Occidente dell'Adriatico per tanti secoli, quando la vita nazionale italiana era in frantumi; non deve cessare d'essere tale adesso che l'Italia è costituita in nazione. Sarebbe una grande funzione della vita economica, della vita nazionale sotto il punto di vista commerciale, a cui si rinunciarebbe, se si volesse a questo soprassedere.

In questioni di ferrovie, in questioni commerciali non mi sento la competenza di potervi dare dimostrazioni minuziose; ma siccome i commerci sono tanto più facili quanto più sono brevi le vie da percorrere; quando a cifre contate si dimostra che noi per vincere la concorrenza sopra un porto, che non è nel regno d'Italia abbiamo bisogno di questa ferrovia, che potrebbe restituire a questa illustre città commerciale il suo naturale ufficio di seconda Aquileia; di conservare a quell'Adriatico, di cui per la disgrazia di Lissa non siamo politicamente padroni, almeno la iniziativa potente che il commercio si faccia anche in porto e per vie italiane; l'aver accennato a questo per me è sufficiente.

Io dunque, senza occuparmi della questione della categoria, aderendo a ciò che hanno domandato i proponenti, per non ripetere ciò che essi dissero, e limitandomi all'ufficio mio di deputato politico, insisto che politicamente abbiamo bisogno che il commercio di quel valico alpino si faccia sopra terre italiane e sopra ferrovie italiane.

PRESIDENTE. Non essendovi altri oratori iscritti, dichiaro chiusa la discussione sulla linea Mestre-San Donà-Portogruaro. Però rimane la linea Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, proposta dall'onorevole Bonghi, a cui sono contrapposti anche altri emendamenti. Uno dell'onorevole Avezzana

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

e di altri, che si collega anche questo colla linea Portogruaro-Casarsa-Spilimberg-Gemona, è del tenore seguente:

« I sottoscritti propongono che la linea Mestre-San Donà-Portogruaro sia prolungata per Latisana-Palmanova ad Udine, e sia passata in seconda categoria. »

L'onorevole Avezzana ha facoltà di parlare.

**AVEZZANA.** Cedo tal facoltà all'onorevole Fabris.

**FABRIS.** Onorevoli colleghi, io vi prego di volermi porgere benevola attenzione, e da parte mia procurerò di essere il più breve che sia possibile, trattandosi di una linea ferroviaria, che ha un'importanza grandissima, avvegnachè l'intera nazione può ritrarne rilevantissimi vantaggi, e da essa in determinate eventualità, può dipendere il decoro e persino la sicurezza della patria. Questa strada deve essere certamente sfuggita al signor ministro dei lavori pubblici ed alla onorevole Commissione, preoccupati della grande mole delle nuove linee necessarie al completamento della rete ferroviaria del regno; e dico certamente sfuggita, imperocchè sorprende che una strada breve, poco costosa ed importantissima non solo non figuri in alcuna delle categorie, ma nemmeno tra le linee di complemento, che dovrebbero in avvenire essere costruite. Premetto che recò dolorosa impressione non vedere proposta alcuna linea ferroviaria per la vasta ed importante provincia di Udine, quantunque la statistica di confronto avesse dimostrato che per giustizia distributiva avrebbe avuto diritto ad un conveniente riguardo.

Per supplire in parte a tale mancanza, le rappresentanze provinciali di Udine presentarono petizioni alla Camera, in cui fecero la modestissima domanda che fosse inchiusa fra le linee di nuova costruzione quella di Udine per Palmanova al mare.

Per il fatto di tale costruzione veniva dimostrato: l'utile maggiore che ne sarebbe derivato allo Stato dall'esercizio della linea pontebbana; l'importanza di avere sul proprio territorio la via più breve dal mare al valico alpino; l'utile che ne sarebbe derivato dall'aver un porto nazionale sicuro, il quale richiamerebbe buona parte di quel commercio che ora si trova nelle mani straniere; l'utile che ne trarrebbe dal detto porto la navigazione italiana e specialmente i prodotti meridionali della penisola e quelli della Sicilia; l'importanza di avere al confine un commercio attivo e quindi una provincia florida, il che potrebbe notabilmente influire alla più sollecita riunione dei paesi contermini alla madre patria e soprattutto il vantaggio rilevantissimo per l'intera nazione di una possibile difesa del confine orientale aperto.

Se non che l'onorevole Commissione allo scopo principalmente di avvicinare il porto di Venezia alla Pontebba, e quindi avuto riguardo a ragioni singolarmente industriali e commerciali, propose la costruzione di una nuova linea da Mestre per San Donà e Portogruaro; e qui, attesa l'importanza, giova richiamare le testuali parole della Commissione:

« Ma qui cadde in acconcio d'esaminare se non convenisse prendere in considerazione la domanda della Camera di commercio ed arti di Udine, la quale chiede che si riunisca la linea pontebbana a mare. A noi in verità una simile riunione sembra indispensabile per trarre tutto il possibile partito dalle spese fatte per la costruzione della linea della Pontebba, e siamo anche indotti a questa credenza perchè diversamente la linea Mestre-Portogruaro resterebbe senza utile applicazione industriale possibile. »

Vi preghiamo dunque di ammettere non solo le tre linee da noi indicate in questa categoria, ma di prescrivere parimente che venga costruito un tronco il quale partendo dal punto più vicino possibile ad Udine allacci la linea Mestre-Portogruaro. »

Sembra che l'onorevole Commissione, impensieritasi, come ho detto, dalla convenienza di avvicinare il porto di Venezia alla Pontebba, non abbia posto mente alla grande importanza commerciale militare che avrebbe la linea Mestre-Portogruaro, qualora fosse prolungata sino al confine austro-ungarico, perchè si limiti a proporre che sia costruito un tronco, il quale partendo dal punto più vicino possibile ad Udine allaccia la linea Mestre-Portogruaro.

A vero dire il concetto della Commissione non è ben chiaro, ma qualunque sia il punto di allacciamento arrecherà vantaggio di gran lunga minore a quelli, che si potrebbero avere dal prolungamento della linea Mestre-Portogruaro per Latisana-Palmanova ad Udine; imperocchè pel fatto di tale allacciamento il porto di Venezia verrà avvicinato alla Pontebba di parecchi chilometri, l'esercizio diverrà notabilmente più produttivo percorrendo una zona fertilissima, e molto popolata. Venezia sarà portata a congiungersi direttamente per la via di Montefalcone a Trieste per una strada più breve dell'attuale Casarsa-Udine-Gorizia, di oltre 74 chilometri, e si otterrà il vantaggio rilevantissimo per la nazione, sia in una guerra difensiva che offensiva, di avere una linea diretta fino al confine austriaco parallela a quella esistente da Treviso ad Udine.

Ben disse l'onorevole Morana nella sua dotta relazione, che le strade ferrate sono da noi elemento indispensabile di esistenza politica, e che noi dob-

biamo attingere la necessaria energia, per dotare la patria di una confacente rete ferroviaria, che ci permetta da un lato il completo sviluppo commerciale e dall'altro il facile concentramento delle nostre truppe qualora il bisogno o l'onore nazionale lo richiedesse. Signori, la parte più vulnerabile d'Italia, anzi l'unica, ove la Commissione permanente per la difesa generale dello Stato non ebbe a proporre alcun'opera difensiva, è il confine orientale. Nessuna difesa con opere d'arte, o naturale, esiste in quelle località, ed il nemico che venisse in danno della patria, qualora non vi fosse alla frontiera un esercito pronto a respingere la baldanza straniera, invaderebbe senza colpo ferire tutte le provincie venete, e quale danno gravissimo morale e materiale ne deriverebbe all'Italia intera da tale fatto non vi ha chi di leggeri non lo ravvisi.

Giova quindi assodare che l'unico mezzo atto a salvare la patria da tanta sventura, è quello di potere agevolmente concentrare alla frontiera un esercito eguale almeno a quello nemico, e nel tempo il più breve possibile. L'onorevole nostro collega Marselli così competente in questa materia, nel suo splendido discorso del 29 gennaio 1877, allorchè svolse la sua interrogazione al ministro della guerra sull'importanza militare di alcune linee ferroviarie da costruirsi, si fece ad esaminare quale sarebbe la condizione d'Italia nel caso di una guerra coll'Austria-Ungheria. Egli, esaminata l'ipotesi di una guerra difensiva, dimostrò sapientemente che in determinate eventualità potrebbe essere molto opportuno il rapido trasporto di un corpo di truppa alla frontiera dell'est al pari che in una guerra offensiva. Ma per farlo, egli dice queste purtroppo vere e dolorose parole: « Noi non abbiamo che una sola linea, cioè la Padova-Udine, e questa linea è ad un solo binario. Ora, sapete voi quanto tempo si richiede per trasportare un'armata di tre corpi per questa linea, cioè da Padova sino ad Udine? Un mese. Sapete quanto tempo ci vuole per portarvelo a tappe ordinarie? Undici giorni. Bella potenza ferroviaria che abbiamo noi nel Veneto! Invece l'impero austro-ungarico, se facciamo astrazione della linea di Val d'Adige, ha tre radiali che abbracciano il nostro teatro dell'est e può mandare un'armata di tre in quattro corpi nel medesimo tempo, in cui noi mandiamo un solo corpo. Vedete dunque che la condizione della rete veneta dal punto di vista militare è deplorabilissima e che è necessario di provvedere. »

Per rimediare almeno in parte alla nostra spaventevole posizione e porci in qualche modo in equilibrio con la potenza ferroviaria dell'impero austro-ungarico egli propone la costruzione di una strada ferrata da Mestre-Portogruaro a Palmanova. E qui

mi permetto di citare le testuali parole: Una linea di facile costruzione, perchè sarebbe in pianura, e non dispendiosa, è quella di Mestre-San Donà-Portogruaro-Latisana, e di qui, o per Cervignano a Monfalcone, o direttamente da Palmanova a Gorizia. Questa sarebbe una linea che passerebbe nei più ricchi paesi del Veneto, e che non avrebbe nessuna delle cattive proprietà delle ferrovie littoranee, perchè passerebbe lungi dal mare alcuni chilometri, e se ne allontanerebbe sempre più, secondochè si avvicinerrebbe alla frontiera. Oltre ciò sarebbe bene protetta di fianco dalla laguna. »

Ma l'importanza militare di questa linea è anche confermata da fatti storici costanti. La grande strada Emilia-Altinate percorsa dalle legioni romane passava per Mestre, Altino, Latisana, San Giorgio, Terzo e giungeva ad Aquileia, emula di Roma, e di là proseguiva per Costantinopoli.

Questa grande linea quindi seguiva l'identico tracciato ora proposto, Mestre-Portogruaro-Latisana-Palmanova.

Questa strada fu percorsa dagli eserciti di Napoleone I nelle guerre coll'impero austriaco (*Conversazioni al banco della Commissione*), e questa strada venne percorsa dal nostro esercito nella guerra del 1866, spingendosi contemporaneamente sulla parallela da Treviso ad Udine.

Dimostrata così la grande importanza militare di questa linea, mi limito a due brevissime considerazioni: la prima riguarda la grande importanza commerciale, la seconda la sua facile e poco costosa costruzione.

La linea Mestre-Portogruaro-Palmanova portata a congiungersi per Monfalcone a Trieste, porrà in comunicazione i due più grandi porti dell'Adriatico, le relazioni commerciali saranno quindi più attive ed utili essendo notabilmente diminuita la distanza, proseguita poi da Palmanova ad Udine aumenterà notabilmente i proventi dell'esercizio della linea Pontebbana. Questa strada avrà la lunghezza di 60 chilometri, ed essendo in terreno piano e di facile costruzione, la spesa, come risulta da studi preliminari fatti, sarà certamente inferiore a lire 70 mila per chilometro.

Tratterebbesi quindi di una spesa di circa quattro milioni, largamente compensati dai maggiori proventi della linea Pontebbana, e dalla sicurezza della frontiera orientale. Se quindi questa strada recherà notabili vantaggi alla intera nazione, avrà una grande importanza militare, e servirà alla più diretta congiunzione, con una grande linea dell'impero austro-ungarico; avrà realmente un carattere che meriterebbe fosse classificata fra le nazionali, e dovrebbe essere elevata egualmente a tale classe

la linea Mestre-San Donà-Portogruaro, della quale la precedente non è che una prosecuzione.

Per non abusare ulteriormente della tolleranza della Camera, riepilogherò brevemente.

La linea Mestre-Portogruaro-Palmanova-Udine è di assoluta urgenza e necessità, perchè renderà più produttiva la linea Pontebbana; perchè per giustizia distributiva è richiesta dagli interessi della importante provincia di Udine, che ebbe ad assumere il rilevante dispendio di mezzo milione di lire di premio perduto, e la cessione gratuita dei terreni necessari alle sedi delle stazioni, per facilitare la costruzione della linea Pontebbana; perchè gioverà a rianimare le deprecabili condizioni economiche della patriottica Palmanova, rovinata da un ingiusto confine; perchè gioverà alla sollecita riunione dei paesi contermini alla madre patria; perchè gioverà particolarmente al commercio di un territorio fertilissimo con popolazione numerosa, intelligente ed attiva, perchè in fine gioverà notabilmente al commercio dei paesi della parte meridionale d'Italia mercè il porto sicuro di Nogarò congiunto colla linea Pontebbana.

Ma tutte queste ragioni, quantunque validissime, vengono superate da una, che ha un'importanza di gran lunga maggiore.

Signori, noi abbiamo veduto che l'unico mezzo per la difesa del confine orientale e per preservare le provincie venete dall'invasione straniera è la costruzione di una strada ferrata, la quale permetta il rapido concentramento del nostro valoroso esercito al confine.

Ora la strada da me proposta corrisponde pienamente allo scopo; da essa può quindi dipendere in determinate eventualità il decoro e la sicurezza della patria.

Qualora non vi sia sicurezza, non vi può essere prosperità; ed ogni parte d'Italia ha egualmente diritto di essere protetta e difesa. Essendovi incluso un principio di giustizia distributiva, di prosperità, di decoro e di sicurezza nazionale, io affido questa santa causa al cuore patriottico dei miei onorevoli colleghi e confido che la mia proposta ispirata a tale elevato ordine di idee verrà favorevolmente accolta.

**PRESIDENTE.** Un altro emendamento dell'onorevole Cavalletto è di portare la linea Portogruaro-Latisana-Palmanova in terza categoria. (*Rumori*)

Non sono io che l'ho proposto. (*ilarità*)

L'onorevole Fabris, che lo ha preceduto, propone di metterla invece in seconda categoria; l'onorevole Bonghi invece vuole una parte di questa in prima categoria. Quindi bisogna che abbia la compia-

cenza, onorevole Cavalletto, di svolgere il suo emendamento.

**CAVALLETTO.** Svolgerò il mio emendamento e procurerò d'esser breve.

Io non posso acconciarmi all'idea che parmi caldeggiata dall'onorevole Fabris. Se riguardo agli interessi della difesa militare ed anche riguardo agli interessi commerciali volesse egli dare la preferenza sulla linea Mestre-Portogruaro-Casarsa-Pinzano-Gemona, alla linea di Udine-Palmanova-Portogruaro-Mestre io non potrei seguirlo in questa sua idea.

Ho detto le ragioni per le quali io assolutamente preferisco e per l'interesse commerciale e per l'interesse militare la linea da Mestre-Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo per Pinzano a Gemona. Quella la ritengo una delle linee più importanti per la difesa del nostro confine orientale. Anzi, a questo proposito, ho dimenticato un fatto storico che l'onorevole Fabris, zelante e benemerito veramente della sua provincia, deve certo ricordare, cioè la guerra combattutasi in Friuli all'epoca dei collegati di Cambray. Egli si ricorderà gli sforzi patriottici fatti in difesa dell'indipendenza nazionale dai friulani, sorti in armi a favore della repubblica veneta: si ricorderà del prode Savorgnano Girolamo, il quale fece ogni sforzo per resistere al generale imperiale conte Frangipane, il quale aveva invaso ed occupato quasi tutto il Friuli, e il Savorgnano, sopraffatto, erasi ridotto alla difesa di Osoppo. Quando i veneziani vollero ricuperare il Friuli mandarono colà con buon nerbo di forze il loro generale Bartolomeo d'Alviano, e l'Alviano, nella sua rapida marcia, quale via tenne? la via della destra del Tagliamento e pel passo di Pinzano si portò sopra Osoppo minacciando di assaltare sotto quel forte il Frangipane che invano ostinavasi ad espugnarlo: costui vistosi in pericolo di essere posto fra due nemici abbandonò l'assedio e si ritirò per la via pontebbana, non così però celeremente da non essere raggiunto dall'Alviano che schiacciò il suo esercito e fece lui prigioniero. Condotta a Venezia e rinchiuso nel carcere di Torricelle, il Frangipane che ferocemente, quando vittorioso, mutilava i prigionieri, ebbe tempo di meditare sulla sua fiaccata ferocia, e sull'alternativa vicenda delle umane sorti.

Ma lasciamo questo aneddoto storico, il quale però prova che è importante la linea da me propugnata per la difesa militare dello Stato. Avverto inoltre che noi dobbiamo poi anche avere un qualche riguardo, onorevole Fabris, e non pregiudicare gli interessi nazionali; perchè, se noi faremo una ferrovia a scartamento ordinario da Udine per Palmanova e per San Giorgio di Nogarò, potrebbe avvenire che Trieste domandasse di allacciarsi a



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

Palmanova, e farebbe allora una grande e dannosissima concorrenza sulle nostre stesse ferrovie al porto di Venezia.

Io voglio la prosperità di Trieste, ma non voglio mica che la prosperità di Trieste vada a danno di Venezia. Ed in ciò sono soprattutto italiano, e difendo gli interessi nazionali. Io credo utilissima una ferrovia che da Udine vada a Palmanova ed a Portogruaro, ma pel tronco da Udine a Palmanova io preferisco una ferrovia a scartamento ridotto, che non possa servire a Trieste. Facciamo magari colà un *tramway* a vapore, chè potremo farlo con pochissima spesa, e in brevissimo tempo. Invece credo che possa essere utile alla difesa nazionale una ferrovia che vada a Palmanova, la quale però non dovrebbe servire ad altra che da Trieste si volesse costruire per allacciarvisi.

Ad ogni modo poi io mi acconcio a che la linea da Portogruaro a Palmanova sia posta in terza categoria. Ho detto di essere moderato, di essere discreto, perciò mi accontento così; e prego l'onorevole Fabris di acconciarsi al mio emendamento e a fargli buon viso.

BILLIA. Chiedo di parlare.

FABRIS. Chiedo di parlare per un fatto personale.

PRESIDENTE. La discussione è chiusa, e non posso dar facoltà di parlare all'onorevole Billia. La darò all'onorevole Fabris per un fatto personale, pregandolo di volerlo indicare.

FABRIS. L'onorevole Cavalletto si è rivolto a me dicendo che come italiano egli difende gli interessi d'Italia, e che io colla mia proposta faccio gli interessi di Trieste. No, onorevole Cavalletto, poichè anch'io sono italiano, e nutro al pari di lei sentimenti per la prosperità della patria.

L'onorevole Cavalletto mi ha chiesto se conosco la storia del nostro paese. Sì, la conosco. Anch'io ho combattuto contro gli invasori, per la libertà e l'indipendenza. La mia proposta non tende menomamente ad avvantaggiare Trieste, ma a promuovere un atto di giustizia distributiva mercè la costruzione di una strada, la quale attraverserà una zona delle più fertili e popolate delle provincie venete. Io ho proposto una strada la quale servirà ad impedire che quel nemico, il quale è sempre venuto dalla porta aperta d'oriente, non c'entri mai più.

PRESIDENTE. Un'altra linea che l'onorevole Bonghi propone di portare dalla terza alla prima categoria è quella di Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione da Lavezzola a Lugo.

Nessun oratore essendo iscritto su questa proposta e nessuno chiedendo di parlare su di essa, dichiaro chiusa la discussione sul tracciato della

linea Ferrara-Rimini-Ravenna con diramazione da Lavezzola a Lugo.

Un'altra linea che l'onorevole Bonghi propone di portare in prima categoria, è la linea Foggia-Lucera.

Su questa linea è iscritto l'onorevole Angeloni.

ANGELONI. Credo che sia un equivoco, non mi sono fatto iscrivere.

PRESIDENTE. Tanto meglio, però il suo nome c'è.

ANGELONI. In ogni modo io non intendo di parlare su questa linea.

PRESIDENTE. Sta bene. Quindi nessuno essendo iscritto e nessuno chiedendo di parlare sulla linea Lucera-Foggia dichiaro chiusa la discussione anche su questa linea.

Ora sono state esaminate tutte le linee che, o non essendo iscritte in nessuna tabella od essendo iscritte alla tabella *B* e *C*, l'onorevole Bonghi od altri propongono che s'iscrivano e si trasportino nella tabella *A*; e sono stati discussi e svolti dai rispettivi proponenti tutti gli emendamenti alle linee iscritte alla tabella *B* e *C*. Per conseguenza debbo ora interrogare la Commissione e l'onorevole ministro per sapere: 1° quali di questi emendamenti, che modificano il tracciato delle linee, essi accettino; 2° se e quali trasporti di categorie accettano per queste linee.

L'onorevole relatore ha facoltà di parlare.

GRIMALDI, *relatore*. Seguirò l'ordine con tanto senno stabilito dal nostro presidente, ed accolto dalla Camera, di distinguere emendamenti e proposte che si riferiscono a tracciati, e andamenti, da emendamenti e proposte che si riferiscono a passaggio in prima categoria di linee contemplate in altre categorie.

Io vengo in ultimo, quando cioè tutte le linee, tutti gli andamenti, tutti i tracciati hanno avuto dei sostenitori eloquenti. Non vi è pericolo dunque che alcuna ragione sia stata trascurata, che qualche argomento sia stato ommesso; perchè naturalmente gli interessi locali cospiranti in ciascun caso con gli interessi nazionali, hanno dovuto ispirare ciascun oratore a esporre tutte le ragioni che gli era dato di rinvenire. A me dunque non resta che presentare alla Camera, anzitutto una breve sintesi degli emendamenti che si riferiscono ai tracciati e sui quali oggi essa è chiamata a votare; riserbandomi in altra tornata di riferire sulle varie proposte di passaggio di categorie.

La prima linea controversa riguardo all'andamento è quella indicata dalla Commissione così: *Treviso-Feltre-Belluno*. Sono diverse le proposte che ad essa si contrappongono, e le esporrò brevemente.



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

V'ha una proposta la quale vorrebbe addirittura sostituire al tracciato per Feltre la linea Conegliano-Vittorio-Belluno. Eloquente patrocinatore di questa sostituzione fu l'onorevole Gabelli.

Una seconda proposta più limitata fu sostenuta con serena calma, ma vigorosamente dall'onorevole Visconti Venosta, che chiese venisse rimandato ad ulteriori studi, il determinare definitivamente per quella linea l'uno o l'altro dei due andamenti controversi.

Vi è una terza proposta, quella dell'onorevole Bonghi, che vorrebbe comprese nella stessa categoria entrambe le linee, Treviso-Feltre-Belluno, e Belluno-Vittorio-Conegliano. V'ha finalmente la proposta sostenuta dall'onorevole Antonibon, tendente, secondo lui, a conciliare le diverse opinioni; cioè di proseguire la Conegliano-Vittorio-Belluno fino a Feltre e dirigerla poi a Cismon per allacciarla alla Bassano Primolano.

Duole a me di dovere insistere perchè non si accetti alcuna di queste proposte. La Commissione ha buone ragioni per chiedere alla Camera che si accetti il partito da essa suggerito; ed io le dirò in breve.

La Treviso-Belluno-Feltre fu esaminata nella vostra Commissione sotto un duplice rapporto, sotto il rapporto tecnico e sotto il rapporto economico. Non parlo del militare, poichè mi pare che in tutta questa discussione si siano alquanto esagerate da una parte e dall'altra, ora le affermazioni, ora le negazioni che al criterio militare si riferiscono; e d'altronde io non esito a dichiarare a tale riguardo la mia incompetenza. Mi limiterò adunque agli argomenti tecnici ed economici.

Il progetto della *Treviso-Feltre-Belluno*, su cui la Commissione ha fondato i suoi studi, è un progetto redatto dall'ingegnere Tatti, che ebbe l'approvazione del Consiglio superiore dei lavori pubblici. Il progetto, che vi si contrappone, è quello redatto dall'onorevole nostro collega Gabelli, che meritò anche l'approvazione del Consiglio superiore, con talune avvertenze e modifiche; delle quali occorre che la Camera abbia notizia, come l'ebbe la vostra Commissione.

Quali sono i dati del progetto della linea *Belluno-Vittorio-Conegliano*? Ieri l'onorevole Giacomelli, sostenitore dell'opinione della Commissione, espose taluni dati che si riferivano a quel progetto. Giova a me di complezarli, perchè la Camera li abbia sott'occhi, onde poter emettere il suo definitivo giudizio.

Ho qui i dati precisi del progetto dell'onorevole Gabelli, e spero di non dargli motivo a rettificazioni. Il suo progetto, redatto nel 1877, si distingue

in due tronchi; il primo, *Vittorio-Santa Croce*, il secondo, *Santa Croce-Belluno*. Quali ne sono le condizioni tecniche? La linea misura chilometri 32, importa la spesa di lire 9,648,935. Udite ieri l'onorevole Giacomelli, il quale parlava delle poco felici condizioni di tracciato, proposto in questo progetto, tanto per gli elementi altimetrici, che pei planimetrici. Il nostro collega Gabelli procurò di attenuare quell'appunto; ma in sostanza è d'uopo dire che le asserzioni dell'onorevole Giacomelli sono esatte.

GABELLI. Chiedo di parlare per un fatto personale.

GRIMALDI, *relatore*. Infatti risulta da questo progetto che la lunghezza complessiva dei rettilinei misura metri 15,210, e quella delle curve metri 16,860. Totale, chilometri 32,070. La pendenza massima per mille è di 11 sul secondo tronco; di 20,80 sul primo; le curve hanno un raggio minimo di 400 metri. Ecco le condizioni di planimetria e di pendenza che l'ingegnere Gabelli propose, e che il deputato Gabelli sostiene. La lunghezza del percorso con pendenza del 10 per mille è di metri 19,419; oltre 10 e fino a 15 per mille è di metri 2022; finalmente oltre 15 per mille è di metri 11,629. Dunque sopra una linea che misura chilometri 32 ve ne sarebbero 11 con pendenza superiore al 15 e fino a 20,80. Nè ciò è tutto, o signori. Dal progetto stesso approvato dal Consiglio superiore si rileva, che vi sono 9 gallerie, le quali complessivamente misurano una lunghezza di metri 4798; e la pendenza massima del 20,80 per mille, si verifica precisamente nelle gallerie; il che, come è noto a tutti, ne fa salire l'effetto fino ad eguagliare quello che si avrebbe col 25 per mille a *cielo scoperto*. Tra queste gallerie ve n'ha una lunga 2300 metri, quella di Fadalto, circa l'esecuzione della quale, i tecnici hanno fondato motivo di temere delle gravi difficoltà, per le infiltrazioni dal lago di Santa Croce al lago Morto.

Io vi ho detto, onorevoli colleghi, che il Consiglio superiore si occupò dell'esame di questo progetto. Effettivamente il Consiglio emise due voti; ciascuno dei quali è relativo ad uno dei due tronchi. Il primo voto è del 9 marzo 1878; il secondo del 16 marzo dello stesso anno.

Del primo voto, giova tener presente le seguenti poche considerazioni, che mi permetto di leggere alla Camera, perchè parmi riassumano la questione guardata dal lato tecnico:

« Considerando, dice il Consiglio, che la sezione normale per le trincee in roccia presenta il piano della ferrovia tra massicciate e muretti della limitata larghezza di 3 metri e 60, che si ravvisa insufficiente, e che deve aumentarsi sino a metri 4, ecc.

« Considerando che la differenza di livello di 240

metri e 62 dalla stazione di Vittorio a quella di Santa Croce viene superata con varie salite dal 2 al 20 80 per mille intercalate da alcuni tratti orizzontali, e che tali ascese del 20 80 possono essere ammesse in riguardo delle difficili condizioni di quelle località attraversate da profonde valli... »

E nel secondo voto del 16 marzo, il quale è relativo al secondo tronco di questa linea, il Consiglio superiore, mentre approva il progetto dell'onorevole Gabelli, vi suggerisce le seguenti modificazioni che gioverà pure di fare presenti alla Camera.

1° Che sia modificato l'andamento planimetrico per allungare il tratto rettilineo tra due curve di flesso contrario, in modo che esso non sia minore di 60 metri;

2° Che sia modificata, come nel precedente voto, la larghezza della massciata incassata, portandola da 3 60 a 4 metri;

3° Che venga il progetto del Ponte sul Piave in una sola travata di 78 metri, corredato dei calcoli giustificativi delle dimensioni dei ferri;

4° Che si aggiunga alla stazione di Ponte nell'Alpi un magazzino merci ed una rimessa per le carrozze;

5° Che si sostituiscano le rotaie d'acciaio Bessemer a quelle di ferro nelle pendenze superiori al 6 per mille.

Il Consiglio superiore però, non si pronunciò sulla preferenza o meno da darsi alla Vittorio-Belluno in confronto della linea di Feltre, e disse: « Considerando che il compito del Consiglio deve limitarsi all'esame del progetto in linea tecnica e deve perciò astenersi da osservazioni relative alla convenienza economica della linea Conegliano-Belluno in confronto della linea rivale Treviso-Feltre-Belluno... »

Dai fatti esposti risulta, che la linea che si vuole contrapporre a quella ammessa dalla vostra Commissione (anche senza altre considerazioni economiche, militari e politiche) presenta difficili condizioni nella natura del terreno, nella sua costruzione, e nell'esercizio.

Ma contro tali difficili condizioni in cui si presenta tecnicamente il tronco *Belluno-Vittorio*, vediamo quali sono quelle dell'altra linea rivale; poichè potrebbe credersi per avventura, se io omettessi di darvene notizia, che essa ha difficoltà tali e tante da uguagliare, se non da superare, quelle finora esposte. Per la Treviso-Feltre-Belluno, lungo la valle del Piave, vi è un progetto del 1869, redatto, come già vi dissi, dall'ingegnere Tatti. Ebbene, o signori, in questo progetto è preventivato il costo della linea in lire 7,187,000; esso però fu fatto nel 1869, e per onor di esattezza, nulla trascurando di quanto si riferisce a questa linea, dirò io medesimo tutto

quanto potrebbe dire l'onorevole Gabelli; che cioè quella stima è calcolata in una cifra abbastanza bassa. Per cui, mentre il Consiglio superiore dei lavori pubblici tecnicamente lo approvava in massima, dichiarava che la valutazione della spesa di questo progetto potevasi elevare ad otto milioni. E la Commissione del 1877, nominata dall'onorevole Zanardelli, per proporre i sussidi da accordarsi dallo Stato alle provincie ed ai comuni per le diverse linee ferroviarie da costruirsi; dichiarò che il progetto era giusto secondo i prezzi del 1869, ma che, secondo quelli d'oggi, la spesa preventivata doveva portarsi a 10 milioni circa.

Dunque io, per la linea sostenuta dalla vostra Commissione, voglio accettare l'ipotesi più severa, ritenendone il costo non di sette, non di nove milioni, ma addirittura di 10 milioni. E concludo che il progetto *Treviso-Feltre-Belluno* anche in 10 milioni è pressochè uguale al progetto Gabelli in lire 9,648,935. Ora quali sono sotto altri rapporti le condizioni tecniche?

Mentre avete visto che il progetto *Belluno Vittorio Conegliano* si svolge pel 51 per cento del percorso in curva, ed ha la pendenza di oltre il 20 per mille; quello invece che riguarda *Belluno-Feltre-Treviso* non ha che il 31 per cento del percorso in curva ed ha la massima pendenza limitata al 10 ed in media non superiore al 6; e notate bene, che la linea *Treviso-Feltre-Belluno* è lunga 84 chilometri, mentre l'altra non è lunga che 32.

La *Treviso-Feltre-Belluno* non presenta pendenze che la debbano far distinguere da una linea di pianura; perchè tecnicamente si ritiene che equivalgano ad orizzontali, le pendenze che non eccedono il 6 per mille, le quali non importano sensibile differenza nelle spese di esercizio.

Ora, o signori, lasciando stare quest'arduo campo tecnico, e passando ai dati economici, ed a considerazioni di natura diversa da quelle di cui ho parlato fin qui; avrei troppe cose a dire, ma mi ridurrò ad esporvene solo alcune, le quali però basteranno per dimostrarvi che la linea *Treviso-Feltre-Belluno* è preferibile ad ogni altra che le venga contrapposta.

Già ieri l'onorevole De Manzoni, uno dei sostenitori di tale linea, vi adduceva un argomento che mi parrebbe abbastanza grave, ancorchè fosse scompagnato da talune altre considerazioni, che sottometterò alla Camera. Egli diceva: questa è una linea la quale ha lo scopo di congiungere la derelitta provincia di Belluno al resto dell'Italia; e di far godere a questa povera provincia i benefici che le altre hanno avuto prima d'ora.

Ora, o signori, è la provincia di Belluno che deve avere la ferrovia, e pagarne una parte; è la pro-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

vincia di Belluno la quale ha naturalmente il maggiore interesse nella determinazione del modo con cui debba raggiungersi questo scopo. Ebbene il Consiglio provinciale, la Camera di commercio ed il municipio di Belluno, come d'altra parte la Giunta comunale di Treviso e di molte altre città; pregano, insistono, ora, come già per tanto tempo, indarno perchè sia preferito l'andamento Treviso-Feltre-Belluno. Quando i desideri di queste popolazioni a cui noi intendiamo di giovare, coincidono colle conclusioni tecniche e coi dati che si hanno; mi pare che dobbiamo riputarci felici di aver trovato modo di porre d'accordo quelle conclusioni e quei dati coi desideri e coi voti degli interessati.

Noi ci troviamo tanto raramente in questo fortunato caso, che non ci par vero proprio di avere indovinato questa volta la vera via di far tutti contenti.

Noi assuefatti ad essere il bersaglio di tutti i dardi, di tutte le censure, ci sentiamo proprio lieti di avere a nostro campione questa volta, anche l'onorevole Cavalletto. È una vera rosa che è sbocciata nel campo nostro fra le tante spine che ci pungono da tutte le parti. Io lo ringrazio, in nome della Commissione. (*Bene!*)

La Commissione vostra, che è ad ogni modo lieta di avervi finora sempre potuto dimostrare che il suo giudizio è giusto, si compiace di avervelo dimostrato anche questa volta.

Nè crediate già che le ragioni della *Belluno-Vittorio-Conegliano* la vostra Commissione le abbia valutate oggi soltanto per la prima volta; oggi che si sono fatti nella Camera ardenti sostenitori di questa linea, taluni stimatissimi nostri colleghi. Tutt'altro. Le ragioni di questa linea ebbero già nel seno della Commissione dei vigorosi sostenitori, degli strenui difensori; ma la forza dei loro argomenti a nulla valse contro le evidenti ragioni che ho potuto esporvi ed alle quali debbo aggiungerne poche altre. Signori, la *Treviso-Feltre-Belluno*, viene a giovare a 325,000 abitanti i quali la domandano, ed hanno votato un sussidio di oltre un milione; l'altra viene a giovare soltanto a 168,000 abitanti che mi pare, non abbiano ancor votato nulla.

Badate che questo calcolo non è esatto assolutamente. I cadorini rappresentati dal nostro collega Rizzardi, che sostengono la *Belluno-Vittorio-Conegliano*, e sono compresi nei 168 mila abitanti, sapete perchè desiderano la linea di Vittorio anzichè quella di Feltre? Per quest'unica ragione: che i cadorini con la linea *Conegliano-Vittorio-Belluno*, si avvicinano alla ferrovia di 7 chilometri di più che coll'altra *Treviso-Feltre-Belluno*.

Ora io sono disposto a pregare la Camera, a pregare il Governo perchè vogliano prendere in considerazione le loro osservazioni circa un tronco da Belluno a Perarolo, da porre in quarta categoria nella classificazione che bisognerà pur fare. Ma, d'altra parte, trovo che non varrebbe la pena, anzi sarebbe ingiusto di privare del beneficio della ferrovia molti distretti della provincia di Treviso, molti distretti della provincia di Belluno, la principale parte della popolazione, le sue più fertili valli; per dar ai cadorini un vantaggio di 7 chilometri, che si può altrimenti avere.

Ecco perchè, o signori, fra i due interessi non esito a pronunciarmi in questo momento, come non ha esitato la vostra Commissione, per la linea Treviso-Feltre-Belluno; quando provincie, Camere di commercio, popolazioni, studi tecnici, tutto cospira in favore di essa.

Ecco, perchè io chiedo alla Camera che non accetti alcuno degli emendamenti che si oppongono al suo parere, di cui mi pare di avere dimostrato e giustificato abbastanza il fondamento. Vi ho detto che gli studi vi sono; vi ho detto quali difficoltà presenta la *Belluno-Vittorio*; vi ho detto quali ragioni assisistono la linea *Belluno-Feltre-Treviso*. Per cui non è accettabile, a nostro avviso, qualunque proposta che tenda a sostituire ad essa, in tutto o in parte, qualsiasi altra linea.

La seconda linea sulla quale si fa questione di andamento è la *Albacina-Macerata*, così indicata dalla Commissione; a cui si vorrebbe aggiungere il tratto *Macerata-Civitanova*.

Veramente questa seconda linea sostenuta dai nostri colleghi Zucconi ed Allievi, non si può dire una variazione della prima; ma poichè i nostri onorevoli colleghi l'hanno patrocinata con connessione alla linea proposta dalla Commissione, ne dirò due parole alla Camera.

Nel progetto ministeriale era segnata in 4ª categoria appunto la linea *Macerata-Civitanova*, di cui i nostri due colleghi parlarono ieri. Il Consiglio provinciale di Macerata, il comune di Macerata e altri comuni si ribellarono alle proposte ministeriali, e si rivolsero alla vostra Commissione; chiedendo la sostituzione dell'*Albacina-Macerata* alla *Macerata-Civitanova*, e l'iscrizione della prima in una categoria migliore, precisamente nella terza. (E dire che ora si vorrebbe iscrivere in prima!). La vostra Commissione fece buon viso a quella domanda, e collocò l'*Albacina-Macerata* in terza categoria. Che tutti gli scontenti gridino contro la vostra Commissione, io non mi meraviglio, e fino ad un certo punto lo trovo giusto; salvo a noi il diritto di difesa.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2<sup>a</sup> TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

Ma, signori, che debban gridare contro la vostra Commissione anche quei pochi alle cui domande ha potuto aderire; mi sembra alquanto strano. Ho presenti tutte le ragioni esposte dai nostri onorevoli colleghi; riconosco, come riconosce la Commissione, che le Marche si trovano in una condizione inferiore a moltissime delle altre regioni d'Italia; che la provincia di Macerata non ha comunicazione alcuna colla rete generale; e perciò la Commissione intese di stabilire il mezzo per toglierla da questo isolamento.

Ma le comunicazioni proposte erano due: l'una rivolta sulla ferrovia adriatica, che si raggiunge a Civitanova; l'altra rivolta sulla linea Ancona-Roma che si raggiunge ad Albacina. Questa era preferita e richiesta; la Commissione difatti la preferì.

Io non so come si possa portar avanti ora anche la linea su Civitanova. Questa può prendersi in considerazione, ed anzi in questo senso faccio appello al Governo, perchè lo sia, quando si dovrà fare la classificazione e l'elenco di quarta categoria; ma non mi so persuadere come l'emendamento proposto si possa giustificare; non mi pare che esso abbia ragione di essere nell'attualità.

La terza linea, che dà ragione a questioni di andamento, è la linea Gozzano-Domodossola. Due opinioni vi sono: una sostenuta dall'onorevole Robecchi, il quale vorrebbe seguire il tracciato Arona-Domodossola; l'altra, che è seguita dalla vostra Commissione, che preferisce la Gozzano-Domodossola. L'onorevole Robecchi, a sostenere la sua opinione, osservava che l'Italia deve colla linea per Domodossola completare un valico alpino, raggiungendo la ferrovia del Sempione; e avvertiva che si dovrebbe seguire l'andamento adottato dal grande Napoleone che di geografia...

Gentile come è l'onorevole Robecchi arrestò la frase; ma parmi che volesse dire, che il grande Napoleone di geografia ne doveva sapere più della Commissione. Ad ogni modo, aggiungeva che Milano ha grandissimo interesse per quella linea, e ricordando la votazione dell'altro giorno, per la linea d'accesso al Gottardo lungo la riva sinistra del Lago Maggiore; domandava che Milano avesse almeno un compenso sulla riva destra colla linea Arona-Domodossola.

Il suo ragionamento fu esaminato dalla vostra Commissione, ma si trovò inopportuno pel momento. Se il Sempione fosse traforato e si stesse per traforarlo, la linea del Sempione si sarebbe dovuta porre in prima categoria come linea internazionale; ed allora si sarebbe potuto soddisfare alla domanda dell'onorevole Robecchi. Ma il Sempione non è ancora traforato e mancano i mezzi per ciò

fare, perchè si tratta di una galleria di 19 chilometri che richiederà dal giorno in cui si porrà mano ai lavori, 12 o 15 anni di tempo almeno. Ora si tratta invece di provvedere soltanto al collegamento di Novara con Domodossola; si tratta di una linea d'interesse puramente provinciale; per cui la vostra Commissione la pose in terza, ora in seconda categoria, e prescelse quell'andamento che meglio soddisfacesse agli interessi di Novara, chiamata a concorrere nella spesa.

Ed oltre a questa, altre ragioni militano in favore del distacco a Gozzano anzichè ad Arona, ed io ve le esporrò in breve. Per la linea Gozzano-Domo vi è un progetto recentissimo dell'ingegnere Soldati già esaminato ed approvato dal Consiglio superiore dei lavori pubblici; per la linea Domo-Arona e più precisamente Arona-Gravellona, perchè il tronco Gravellona-Domo è comune alle due linee, mancano studi recenti e solo si ha un progetto del 1857 della società Lavallette già concessionaria della linea.

La linea Domo-Gozzano misura 54 chilometri di lunghezza, quella Domo-Arona ne misura 60; quindi 6 chilometri meno di nuova costruzione se si adotta la prima linea.

La spesa per la linea Domo-Gozzano è valutata nel progetto Soldati a lire 11 milioni (utilizzando in parte i lavori già fatti dalla società Lavallette fra Domo e Gravellona), quella per la linea Domo-Arona salirebbe ad almeno 14 milioni; quindi una maggiore spesa di 3 milioni per la linea di Arona in confronto di quella di Gozzano.

La distanza Domodossola-Novara sarebbe di 89 chilometri e mezzo per Gozzano e di 96 per Arona; quindi un maggior percorso di 6 chilometri e mezzo presenterebbe la Arona-Domodossola.

Nel tratto comune alle due linee la pendenza massima è del 13 per mille, ma tal limite non è raggiunto mai in nessuno dei due tronchi Gravellona-Gozzano e Gravellona-Arona.

L'elevazione massima della linea è a 346 metri, pel distacco da Gozzano, e di soli 292 metri pel distacco da Arona; quindi un vantaggio di 54 metri per la linea di Arona. Ma questa differenza di livello non basta certamente a compensare i 6 chilometri e mezzo di maggiore percorso; tanto più che le pendenze raggiungono in entrambe le linee il 13 per mille senza oltrepassarle.

Dunque, per gli interessi della provincia di Novara, e di tutte le provenienze del Piemonte e Liguria, la linea Domo-Gozzano dev'essere preferita alla Domo-Arona.

Per le provenienze di Milano sarebbe invece preferibile come percorso la linea Domo-Arona, la quale raggiungerebbe Milano per Sesto e Gallarate:

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

la differenza per Milano sarebbe di 12 chilometri circa.

Dunque, posta così la questione, ristretta in questi limiti, la vostra Commissione credette di preferire quell'andamento di linea che costava meno e che era più facile e breve. Nè tale andamento può pregiudicare l'avvenire, il che sarebbe stato veramente un difetto del partito adottato.

Ciò che si fa oggi con questa legge, può coesistere con qualunque ipotesi futura che vogliate fare. Venga il giorno in cui il Governo ci presenti un trattato internazionale, in cui l'affare del Sempione possa avere acquistato delle forme pratiche, quali, ripeto, ancora non ha in nessun modo; e si potrà provvedere facilmente. Dico che la linea del Sempione non è ancora in uno stadio pratico, perchè il desiderio che vedo espresso da parecchi pubblicisti francesi e dal presidente dell'Assemblea francese, che ha sostenuto sempre il Sempione, non è finora uscito dal platonismo delle considerazioni generali.

Quando il passaggio del Sempione con una ferrovia sia un fatto di prossimo e sicuro compimento, l'onorevole Robecchi ci troverà certo d'accordo con lui per stabilire una linea di accesso; tenendo conto degli interessi di Milano, e procurando di ottenere che si completi la gran linea ideata e propugnata da Napoleone il grande.

Adunque, anche in questa parte la Commissione crede di poter vedere approvata la sua opinione.

La quarta questione di andamento è quella che si riferisce alle linee valtelinesi. Mi basta dire su di esse poche parole.

La Commissione nell'ammettere in seconda categoria le linee che congiungono i capo-luoghi alla rete generale e nel provvedere così ad un interesse che anche da essa fu solennemente riconosciuto; adottò i limiti che secondo giustizia le parve di poter stabilire. Essa mise in seconda categoria le linee Sondrio-Colico e Colico-Chiavenna, dotando così di ferrovie anche la Valtellina.

Ora si vorrebbe prolungare dagli uni la Colico-Sondrio fino a Tirano; dagli altri vorrebbero comprendervi anche la linea Lecco-Colico, che fu eloquentemente oggi sostenuta dall'onorevole Marcora. E l'onorevole Marcora faceva notare gl'inconvenienti gravissimi che deriverebbero, ove le ferrovie valtelinesi non fossero riunite alla rete generale che per mezzo della navigazione lacuale sul Lario.

Io prego l'onorevole Marcora di considerare che la vostra Commissione non trascurò la linea Lecco-Colico; anzi le fece un trattamento speciale perchè Ministero e Commissione, mentre hanno lasciato indeterminata la classificazione della quarta categoria, hanno voluto fin d'ora comprendere in essa

la Lecco-Colico. E poichè soventi volte mi occorrerà di parlare di questa quarta categoria, permetta la Camera ch'io le sottometta una breve riflessione.

Dai discorsi fin qui fatti dai diversi oratori, parrebbe quasi che la quarta categoria fosse una negazione di ferrovie.

Ora io ricordo che nel 1873 il Governo presentava una legge d'ordine generale, di sussidio a diverse ferrovie che allacciavano precisamente i capo-luoghi di provincia; e quella legge sapete che cosa ammetteva? Mille lire a chilometro per 35 anni di sussidio governativo! Sia lode alle provincie venete che pure con questa condizione, coi loro capitali, colla loro iniziativa, hanno saputo fare le loro ferrovie. Ma dopo la parte di sentimento, dopo il giusto tributo di lode, permettete ch'io ricordi: che allora fu gran pregio ottenere il sussidio di mille lire a chilometro.

Ora, signori, secondo risulta da questo disegno di legge, c'è poca differenza fra la terza e la quarta categoria; per questa, il Governo concorre nella spesa di costruzione in media per 7 decimi ed anche di più, quando si tratta di linee costose (come è il caso della Lecco-Colico); per la terza categoria invece il concorso governativo è di 8 decimi.

Siamo giusti adunque; se si ritenne un gran favore la concessione di mille lire al chilometro per trentacinque anni, oggi noi riteniamo che sia qualche cosa il sussidio che promette il Governo per le linee di quarta categoria; il quale ripeto è in media di 7/10 della spesa ed anche di più quando il costo chilometrico delle linee sia piuttosto elevato. (*Interruzione a bassissima voce dell'onorevole Bonghi*)

Ma sento che l'onorevole Bonghi dice che siamo diventati ricchi. Facciamo anche tutti i confronti possibili tra lo stato d'oggi e quello di allora; e voi dovrete pur convenire che vi è sempre una enorme differenza tra le mille lire a chilometro di quel tempo, e il trattamento assegnato ora alle linee di quarta categoria.

Ora, finchè la Camera non si persuaderà che tutte le linee non possono essere comprese in prima categoria; finchè riterrà che una gradazione si debba fare; essa continuerà, io spero, a dare ragione, come fece finora, ai criteri che furono applicati dalla vostra Commissione. Io non credo sia imitabile esempio quello di coloro, i quali, dopo un voto della Camera, ritornano sulle questioni, recriminano e si dolgono; io ritengo, sarebbe bene che ciò non avvenisse.

Se la quarta categoria adunque concede un sussidio abbastanza largo e se la Lecco-Colico fu in essa compresa; non si può dire che questa linea

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

sia stata trascurata dalla Commissione. La Commissione ritenne questo: che fosse importante il congiunger fra di loro con ferrovia i principali centri della Valtellina e pose quindi in seconda categoria le linee Sondrio-Colico e Colico-Chiavenna, che per mezzo della navigazione lacuale comunicano colla rete generale; poi considerò la necessità di perfezionare tale comunicazione, rendendola migliore, più sicura e più spedita, ponendo in quarta categoria la linea Lecco-Colico. Dica ora la Camera se ciò sia giusto.

Non parlo di quanto riguarda la linea Adria-Chioggia e la linea Teramo-Giulianova, poichè per queste si tratta esclusivamente di passaggi di categoria; ed ora invece è il momento di occuparci dei soli emendamenti, come ho detto in principio, che si riferiscono agli andamenti.

Resterebbero dunque tutti gli emendamenti che si riferiscono alla linea Mestre-San Donà-Portogruaro, che da taluni si vorrebbe vedere continuata per Casarsa-Spilimbergo-Gemona, per avvicinare la Pontebba a Venezia; da altri si vorrebbe deviata da Portogruaro fino a Latisana ed a Palmanova.

Ma in quanto a questa parte, per non tediare ulteriormente la Camera, e per definire le questioni che si riferiscono a tracciati, mi limito a fare una semplice dichiarazione: la vostra Commissione esaminerà tutti questi emendamenti, quando si discuterà la terza categoria nella quale la Mestre-Portogruaro è stata posta. Il passaggio della linea in prima od in seconda categoria, dalla vostra Commissione non potrebbe essere accettato. Con questa riserva e con questa dichiarazione prego la Camera d'onorarci anche questa volta della sua approvazione. (*Benissimo!*)

**PRESIDENTE.** L'onorevole ministro dei lavori pubblici ha facoltà di parlare.

**MEZZANOTTE, ministro dei lavori pubblici.** Dappoichè la materia è stata ampiamente svolta dall'egregio relatore, al Governo non rimane altro a fare che di dichiarare che accetta le conclusioni della Commissione stessa, e di pregare la Camera di dar termine a quest'altra discussione, affinchè il Governo possa esprimere la sua opinione sul passaggio di alcune linee in prima categoria. Desidererei che questo fosse terminato oggi, affinchè domani io potessi esprimere alla Camera l'opinione del Governo.

**PRESIDENTE.** Dopo avere udito l'opinione della Commissione intorno agli emendamenti per modificazioni di tracciato alle linee che debbono essere trasportate in categorie diverse da quelle in cui sono, chiedo alla Camera se essa intenda che la discussione continui intorno a questi emendamenti. (*No! no!*)

Lo debbo chiedere, l'articolo 64 del regolamento me lo prescrive.

Coloro i quali vogliono che la discussione continui su questi emendamenti, sono pregati di alzarsi. (La Camera delibera negativamente.)

Mentre parlava l'onorevole relatore, è stato chiesto di parlare da alcuni. Primo è stato l'onorevole Gabelli, il quale ha facoltà di parlare per un fatto personale. Lo prego d'indicarlo e di attenervisi strettamente.

**GABELLI.** Prego la Camera di concedermi solo cinque minuti per un fatto personale, al quale non avrei creduto che avesse dato origine l'onorevole mio amico Grimaldi. (*Conversazioni*)

**PRESIDENTE.** Prego di far silenzio, vediamo se si può votare e concludere qualche cosa.

**GABELLI.** Chiedo solo 5 minuti.

L'onorevole Grimaldi in tutta la parte del suo discorso che riguarda me ed il mio progetto, ha combattuto quanto dissi ieri intonando il suo dire ad una forma la quale porterebbe a concludere che io abbia nascosto, che abbia taciuto le condizioni tecniche vere del progetto mio; che le abbia ritratte inesattamente.

Che la linea per Vittorio avesse una pendenza del 20, 80 l'ho detto io per il primo; ho notato tutte le condizioni altimetriche e planimetriche in cui è la linea di Vittorio in confronto a quella per Feltre. Appunto in base alla esposizione di tutte queste condizioni ho concluso per la convenienza di preferire la prima.

L'onorevole Grimaldi ha letto il voto del Consiglio superiore sul mio progetto, ma non ha letto quello che si riferisce al progetto Tatti; se lo avesse letto e lui e la Camera avrebbero rilevato che il progetto Tatti fu approvato come un progetto di massima: è condizione questa che doveva essere rilevata ed esposta quando trattavasi qui una questione di confronto.

L'onorevole Grimaldi ha taciuto che un'ultima revisione del progetto Tatti è stata fatta da un distinto tecnico che nomino a titolo d'onore, dall'ingegnere Zanardelli fratello del nostro egregio collega, e che quest'ingegnere ha trovato che la spesa necessaria per questo progetto avrebbe importato poco meno di 15 milioni.

Se l'onorevole Grimaldi non avesse voluto ad ogni costo combattere una linea diversa da quella del progetto Tatti per sostenere le decisioni della Commissione, avrebbe dovuto indicarli questi risultati; ma l'onorevole Grimaldi ha taciuto questi non solo, ma non una parola ha detto sugli argomenti relativi alla impossibilità di far servire la strada per Feltre per i passi alpini, non una parola



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

sui sacrifici che ha sostenuto il paese di Vittorio per aiutare il Governo a risolvere la questione di Belluno.

*Voci.* Ai voti! ai voti!

**PRESIDENTE.** (*Con forza*) Ci sono dei fatti personali; non sanno che è un diritto questo che non si può togliere?

L'onorevole Rizzardi ha facoltà di parlare per fatto personale.

**RIZZARDI.** Parrebbe che io avessi detto cosa non vera intorno alla maggiore distanza di Lungarone e dei distretti di Pieve di Cadore e di Auronzo per arrivare ai loro punti di approvvigionamento.

L'onorevole Grimaldi accenna a soli 7 chilometri di differenza, ma dimentica che questi 7 chilometri di strada carreggiabile sono aumentati, fino a Treviso, di altri 13, e di tutto quello che poi da Treviso va a Conegliano e Vittorio, centri appunto dove quei paesi vanno ad approvvigionarsi. Dimentica poi anche la strada pel ritorno. Noti che si tratta di una popolazione che deve per dieci mesi all'anno provvedere ai principali bisogni della vita coll'importazione; di una popolazione che non ha altro mezzo per sopperire a questi bisogni che quello di pagare i cereali, ed altre cose indispensabili, col legname che esporta.

Le distanze che ho accennate sono abbastanza grandi per meritare tutta l'attenzione della Camera, anche senza parlare della maggiore distanza che dovrebbero percorrere per arrivare ad Udine ed ai passi alpini per quella parte.

Il magro compenso di darci in quarta categoria la linea Belluno-Perarolo, è cosa non seria per il grave carico che ne verrebbe alla provincia, e perchè la costruzione delle ferrovie di quella categoria è nella coscienza di tutta la Camera più che problematica, impossibile.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Pericoli Giambattista ha chiesto di parlare per un fatto personale. Ma io non ce lo vedo, chè egli non è stato neppur nominato.

**PERICOLI G. B.** La ragione sta in questo...

**PRESIDENTE.** Il relatore ha parlato del Consiglio provinciale di Macerata.

**PERICOLI G. B.** Precisamente; non avrei che a dire due parole. (*No! no! — Rumori*)

**PRESIDENTE.** La prego, onorevole Pericoli.

**PERICOLI G. B.** Rinunzio alla facoltà di parlare.

**PRESIDENTE.** La ringrazio.

L'onorevole Cavalletto ha facoltà di parlare per un fatto personale.

**CAVALLETTO.** Secondo quanto ha detto l'onorevole relatore parrebbe che le ferrovie valtellinesi fossero già, secondo le sue proposte, allacciate alla arte-

riale italiana. Se lui mette in quarta categoria Lecco-Colico, mi fa una derisione, nient'altro che una derisione. Ne renderebbe impossibile la esecuzione.

**PRESIDENTE.** L'onorevole Martelli ha chiesto di parlare per un fatto personale.

**MARTELLI.** Vi rinunzio.

**PRESIDENTE.** L'onorevole presidente del Consiglio ha facoltà di parlare.

**DEPRETIS, presidente del Consiglio.** Dirò due sole parole.

Mi era riservato, e mi riservo ancora, di spiegare l'intenzione del Governo, quando si agiterà una questione assai più grave di quella che fu ora discussa e sulla quale si sta per votare, quella cioè relativa al passaggio di nuove linee dall'una all'altra categoria; ma debbo intanto manifestare recisamente le intenzioni del Governo anche su queste questioni che riguardano i tracciati. Il Governo è perfettamente d'accordo colla Commissione: non accetta nessuno dei tracciati proposti a guisa di emendamenti, e solo si riserva di esaminarne uno, quello introdotto dall'onorevole relatore per la linea Mestre-Portogruaro, quando si verrà a discutere quella linea, la quale è posta nella terza categoria. Quindi perfetto accordo colla Commissione. Siccome poi alcune di queste aggiunte e di queste variazioni di tracciato avrebbero anche modificazioni di una certa importanza finanziaria ed economica, io debbo dichiarare che la ragione principale per la quale il Governo si oppone a tutte queste proposte, è che per esse si modifica il piano finanziario e il piano economico che servi di base... (*Interruzioni*)

**PRESIDENTE.** Non interrompano.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO...** al disegno di legge proposto dal Governo e accettato dalla Commissione. E siccome queste variazioni essenziali scompigliano, a giudizio del Governo, tutto il sistema della legge, così il Governo, ove fosse approvata qualcuna di queste variazioni essenziali, non potrebbe esimersi dal dichiarare alla Camera la sua riserva di prendere in appresso le sue deliberazioni.

**GRIMALDI, relatore.** Chiedo di parlare.

**PRESIDENTE.** Onorevole relatore, la discussione è chiusa.

**GRIMALDI, relatore.** L'onorevole Gabelli ha detto che io ho taciuto quanto disse l'ingegnere Zanardelli. È necessario dunque che mi giustifichi.

**PRESIDENTE.** Dunque è per un fatto personale.

**GRIMALDI, relatore.** È per un fatto personalissimo. (*ilarità*)

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare.



SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

GRIMALDI, *relatore*. L'onorevole Gabelli ha detto che io ho taciuto un argomento in favore della sua linea, e contrario a quella proposta dalla Commissione; ed anzi vi ha citato il nome dell'ingegnere Zanardelli, fratello del nostro collega, nelle parole del quale si troverebbe quell'argomento. È qui il progetto dell'ingegnere Zanardelli e la sua relazione conchiude così:

« La economia della spesa, il soddisfacimento della gran maggioranza degli interessi locali, la giustizia distributiva, la equità, tutto concorre a favore della linea di Feltre. » Non ho dunque trascurato un argomento che potesse essere addotto in favore della linea sostenuta dall'onorevole Gabelli e contro di noi; ma anzi è il caso inverso.

GABELLI. Dica la cifra.

GRIMALDI, *relatore*. È qui il progetto; si bilanciano nella spesa l'uno e l'altro progetto; del resto glielo comunico.

GABELLI. Dica la cifra: 15 milioni.

PRESIDENTE. Non interrompa.

Dunque, verremo ai voti; ma prima bisogna che io chiaramente spieghi il mio concetto, affinché non succedano poi equivoci.

La Commissione ed il Governo hanno, fino a questo momento, dichiarato quali modificazioni ai tracciati delle linee proposte, per passare in prima categoria, essi accettavano o respingevano. Hanno respinto, Commissione e Governo, tutte le modificazioni proposte ai tracciati delle linee che dovranno poi passare in prima od in seconda categoria, o rimanere in terza.

Per un solo tracciato quello di Mestre-San Donà-Portogruaro con le sue diramazioni Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona, e Portogruaro-Latisana-Palmanova-Udine, per questo solo tracciato, dico, la Commissione si è riservata ancora di riferire.

Ora dovremo venire ai voti.

Sarebbe mia intenzione che oggi, stabilito un tracciato, quando poi si dovrà destinargli la categoria, ossia quando si dovrà chiedere alla Camera che lo porti nella prima categoria, secondo chiede l'onorevole Bonghi, se la Camera lo accetta in prima categoria, vi rimanga; ma se la Camera respingesse la prima categoria, io allora la inviterei a dichiarare se essa lo vuole in seconda; e supposto che si respingesse anche il suo collocamento in seconda, chiederei allora se la Camera vuole che sia posto in terza.

Senza questo sistema, a me sembra che tutta la discussione fatta fin qui sarebbe infruttifera: un tracciato respinto oggi per la prima categoria, potrebbe essere ripresentato per la seconda, po-

trebbe in seguito essere ripresentato per la terza; e così pure per ogni tracciato gli emendamenti che oggi sono respinti, potrebbero essere nuovamente presentati nella seconda e nella terza categoria. Infine avremmo fatti parecchi giorni di opera vana.

Egli è per ciò che io credo che il voto che si darà ora sugli emendamenti, debba essere un voto definitivo, e, per dir così, per seppellir tutti gli emendamenti in una volta, senza la speranza che abbiano a risorgere. (*ilarità*)

Voci. Sì! sì!

BONGHI. Chiedo di parlare.

PRESIDENTE. Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi sulla posizione della questione.

BONGHI. Ho chiesto di parlare solo per chiarirci, perchè ciascuno di noi sappia bene che cosa deve succedere a lui ed al suo emendamento. La proposta del presidente mi par chiara; mi pare che egli intenda procedere a questa maniera: mettere cioè ai voti ciascheduno dei tracciati per la prima categoria se sono proposti, poi per la seconda, poi per la terza e lasciare votare la Camera sopra ciascheduno di questi tracciati in ciascheduna di queste categorie, sicchè sarebbero tutti seppelliti, per usare la parola di cattivo augurio che è uscita di bocca dall'onorevole presidente; io almeno vorrei che si lasciassero vivere in alcune di queste sedi.

Ma vi è un emendamento mio, ed è quello che naturalmente mi ha mosso così più facilmente a parlare, e sul quale l'onorevole relatore non ha interamente risposto.

GRIMALDI, *relatore*. Non avevo a rispondere.

BONGHI. Tanto meglio; quello cioè che aggiungeva alla linea Feltre-Treviso-Belluno, la linea Belluno-Vittorio. Io seguendo i precedenti della Camera in questa stessa discussione aveva formulato questo emendamento nella seguente maniera: Treviso-Feltre-Belluno, e da Belluno a Vittorio.

Ora, quando la Camera respingesse questo tracciato così tanto in prima, come in seconda, come in terza categoria, restiamo intesi che io potrei proporre la linea sola di Belluno a Vittorio in un'altra categoria; non sarebbe più una questione di tracciato, ma sarebbe una questione di aggiunta pura e semplice di una linea a quelle altre che la Camera ha preferito fosse stata votata e respinta nella prima, seconda e terza categoria, dacchè l'onorevole presidente sa che la linea Feltre-Treviso-Belluno è proposta in prima categoria anche dall'onorevole Cavalletto.

Dunque rispetto a questa proposta dell'onorevole Cavalletto, se si procede nel modo dall'onorevole Presidente indicato a me, manca la libertà di riproporre quella linea Belluno-Vittorio in seconda od in

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

terza categoria, e se questa libertà non mi si lasciasse io preferirei di ritirare l'emendamento anzichè esporlo così, come tutti, ad essere respinti in tutte e tre le categorie, onde poter avere ancora la facoltà di proporre una sola di queste linee nella seconda o nella terza categoria.

**PRESIDENTE.** A me sembra che l'onorevole Bonghi non mi abbia ben compreso; facciamo una supposizione per un momento, la supposizione cioè che egli non avesse proposto il passaggio dalla 2ª categoria alla 1ª della linea Treviso-Feltre-Belluno; facciamo dico questa supposizione, che cosa sarebbe avvenuto? Che tutta la discussione che noi abbiamo fatta fin qui si sarebbe fatta alla 2ª categoria, che là nella 2ª categoria, prima di vedere quale linea si doveva iscrivervi come andamento, come tracciato, si sarebbero approvati o respinti gli emendamenti sostitutivi od aggiuntivi che al tracciato proposto dalla Commissione e dal Ministero venivano contrapposti. Per conseguenza l'onorevole Bonghi non avrebbe avuto, se egli non avesse proposto il passaggio della linea Treviso-Feltre-Belluno alla 1ª categoria, nessuna opposizione da fare alla proposta del presidente, nessuna obiezione egli avrebbe messa avanti a che il presidente ponesse subito ai voti il suo emendamento, e poi gli altri che vi sono contrapposti. Ora, io non capisco, poichè le due questioni si accavallano, e si tratta di stabilire un tracciato, per poi venire qualche tempo dopo a stabilire in quale categoria debba essere posto, che non si debba intanto col voto sui diversi emendamenti, per dir così, definire il tracciato qual è, e quale deve rimanere, e ciò indipendentemente da ogni categoria nella quale dovrà poi essere iscritto.

Votati i tracciati d'ogni linea percorreremo via via tutte le categorie per stabilire in quale ogni linea dovrà essere iscritta, cosicchè se il suo emendamento non fosse accolto dalla Camera oggi, ed ella lo riproducesse quando verremo alla seconda categoria, sarebbe un voler ritornare sul lavoro che oggi abbiamo fatto. In conclusione prima di tutto si vota quest'andamento quasi separatamente, senza che appartenga a nessuna categoria, quindi mi pare che la questione l'abbia posta abbastanza chiaramente...

**GARAU.** Chiedo di parlare.

**BONGHI.** Chiedo di parlare.

*(Parecchi deputati domandano di parlare.)*

**PRESIDENTE...** e parmi sia la conclusione logica del metodo seguito sempre fin qui.

L'onorevole Garau ha facoltà di parlare. *(Conversazioni)*

**GARAU.** Dopo le parole dell'onorevole relatore ri-

tiro il mio emendamento, e mi riservo di riproporlo.

**PRESIDENTE.** Scusi, onorevole Garau, io domando a lei se ritirando il suo emendamento per ripresentarlo poi, crede di servire al buon andamento della discussione. Del resto non è lei soltanto che propone...

**GARAU.** Ritiro l'emendamento e mi riservo di riproporlo.

**PRESIDENTE.** Permetta, non è lei solo, ripeto, che propone di mettere linee in prima categoria, ce ne sono altri.

**GARAU.** Io avevo proposto di trasportare il tronco da me sostenuto nella tabella A; ora ritiro l'emendamento proposto, e mi riservo, ripeto, di ripresentarlo in un'altra categoria.

**PRESIDENTE.** Ma non potrà svolgerlo, perchè è stata chiusa la discussione.

**GARAU.** Lo ripresenterò senza svolgerlo.

**PRESIDENTE.** Dunque ella ritira intanto l'iscrizione nella prima categoria della linea Sassari-Alghero.

Rimane bene inteso però che ripresentando il suo emendamento in qualunque categoria non potrà più svolgerlo.

**BONGHI.** Io ritiro altresì... *(Voci a sinistra. Oh! oh!)* Oh! ma siete curiosi! Ebbene, io ritiro la proposta mia di passare nella prima categoria la linea, come io l'ho formulata, Feltre-Treviso-Belluno e Belluno-Vittorio e mi riservo la libertà di riproporre nella seconda categoria la linea Belluno-Vittorio.

**PRESIDENTE.** La potrà presentare, ma non la potrà più discutere.

**BONGHI.** Ma che vuol discutere di nuovo? Bisognerebbe esser matti. *(ilarità)*

**PRESIDENTE.** Dunque verremo ai voti.

La prima linea della tabella B, che si propone di trasportare nella tabella A, è la linea Treviso-Feltre-Belluno, formulata così come è formulata nel progetto della Commissione e del Governo.

Ma rimangono dopo il ritiro dell'emendamento Bonghi ancora tre altri emendamenti a questa linea, uno degli onorevoli Billia, Fabris, Gabelli e Rizzardi, un altro dell'onorevole Visconti-Venosta, un altro dell'onorevole Rizzardi. Poi sopra questa linea vi è una questione sospensiva proposta l'altro giorno dall'onorevole Antonibon.

Quindi la sospensiva avendo la precedenza la pongo ai voti prima di tutte le altre proposte.

Coloro che intendono che si sospenda ogni deliberazione sulla linea Belluno-Feltre-Treviso sono pregati di alzarsi.

*(La Camera respinge la proposta sospensiva.)*

Ora rimangono i tre emendamenti, uno è quello dell'onorevole Billia che è addirittura un emenda-

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

mento sostitutivo, poi quello dell'onorevole Visconti-Venosta, che è un emendamento di carattere sospensivo, poichè egli lascia la questione impregiudicata con una particella disgiuntiva, cioè Belluno-Feltre-Treviso, oppure Belluno-Vittorio.

Finalmente vi è l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Rizzardi.

Dunque il primo che deve esser posto ai voti è quello dell'onorevole Visconti-Venosta, chè di carattere sospensivo.

Lo rileggo: « Il sottoscritto propone che nella tabella B alle parole: Belluno-Feltre-Treviso, sieno sostituite le parole: *ferrovia Belluno-Feltre-Treviso*, oppure *Belluno-Vittorio*. » È un dilemma nella dicitura.

Chi approva l'emendamento dell'onorevole Visconti-Venosta è pregato di alzarsi.

(Dopo prova e controprova è respinto.)

Ora viene l'emendamento aggiuntivo dell'onorevole Rizzardi che è il seguente:

L'onorevole Rizzardi propone che adottato un tracciato sia aggiunto il prolungamento o diramazione fino a Perarolo.

Chi l'approva si alzi.

(Dopo prova e controprova è respinto.)

Finalmente viene l'emendamento degli onorevoli Billia, Fabris, Gabelli ed altri i quali propongono:

« Che alla linea Belluno-Feltre-Treviso, contemplata al numero 7 dell'articolo 3 del nuovo progetto di legge sulle costruzioni ferroviarie sia sostituita la linea: Belluno-Ponte nelle Alpi-Santa Croce-Vittorio. »

(È respinto.)

Metto ai voti per conseguenza la linea Treviso-Feltre-Belluno.

(È approvata.)

Ora verremo alle linee Lecco-Colico e Sondric-Colico-Chiavenna. A questa linea, che parecchi propongono di trasportare in prima categoria sono contrapposti due emendamenti; uno dell'onorevole Merizzi ed un altro dell'onorevole Marcora. Quello dell'onorevole Merizzi è il seguente. « All'articolo 3, n° 6, in luogo di Sondric-Colico-Chiavenna, si dica: Chiavenna-Colico-Sondric-Tirano. » C'è un prolungamento fino a Tirano. Quello dell'onorevole Marcora invece è che la linea Lecco-Colico sia compresa fra le linee di seconda categoria. La linea proposta dal Governo è invece la linea Sondric-Colico-Chiavenna. Per conseguenza, proponendosi da alcuni colleghi di trasportarla in prima categoria col tracciato stesso con cui risulterebbe dai due detti emendamenti, vedremo se questi emendamenti siano accettati o no. Metto ai voti per primo quello dell'onorevole Merizzi. Ne do nuovamente lettura:

« In luogo di Sondric-Colico-Chiavenna, si dica: Chiavenna-Colico-Sondric-Tirano. »

(Non è approvato.)

Verremo ora all'emendamento dell'onorevole Marcora.

MARCORA. Domando di parlare.

PRESIDENTE. Su che cosa?

MARCORA. Sulla votazione.

PRESIDENTE. Non posso darle la facoltà di parlare, vede che siamo in votazione.

MARCORA. Ma si deve votare prima le gambe del capo?

PRESIDENTE. Ma qui non ci sono nè gambo nè capo. (*ilarità*)

Domando per conseguenza se l'emendamento dell'onorevole Marcora che è di aggiungere la linea Lecco-Colico alla linea Sondric-Colico-Chiavenna proposta dal Ministero e dalla Commissione è approvato.

Chi lo approva sorga.

FINZI. L'ha proposta anche la Commissione: l'ha messa in quarta categoria.

PRESIDENTE. Io torno a ripetere: la Commissione non propone la linea Lecco-Colico nè in prima, nè in seconda, nè in terza categoria; quelle che propongono in quarta formano un elenco di cui tutti conoscono qual è il valore e l'importanza.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. È nella legge. (*Interruzioni diverse*)

PRESIDENTE. Non parlino, perchè non posso permettere che si frastornino le votazioni con delle dichiarazioni inopportune.

PRESIDENTE DEL CONSIGLIO. Io ritiro la legge se passa questo emendamento. (*Oh! — Rumori*) È evidente.

PRESIDENTE. Chi non approva questa formola che si aggiunga la Lecco-Colico al tracciato proposto dal Governo Sondric-Colico-Chiavenna, è pregato di alzarsi.

Li prego di sedere. La prova è dubbia. Bisogna rifarla.

(*Si fa nuovamente la prova e la controprova.*)

(Dopo ripetuta prova e controprova, l'aggiunta Lecco-Colico è respinta.)

Ora metto a partito il tracciato Sondric-Colico-Chiavenna.

Chi l'approva sorga.

(È approvato.)

Ora viene il tracciato Macerata-Albacina, cui si contrappone quello di Macerata-Albacina-Civitanova.

ZUCCONI. Ritiro l'aggiunta con riserva di presentarla in altra categoria.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

**PRESIDENTE.** Sta bene, però non si potrà discutere.

Finalmente viene il tracciato Gozzano-Domodossola; linea d'accesso al Sempione da Gozzano fino a Domodossola.

Onorevole Robecchi, mantiene il suo emendamento aggiuntivo perchè lo si voti subito, o intende ripresentarlo quando si tratterà della seconda categoria?

**ROBECCHI.** È una aggiunta alla seconda categoria.

**PRESIDENTE.** Dunque non vuole proporlo per la prima categoria?

**ROBECCHI.** No, lo mantengo per la seconda categoria.

**PRESIDENTE.** Sta bene.

Ora non c'è da far altro che porre ai voti il tracciato Gozzano-Domodossola così come è formulato dalla Commissione e dal Ministero.

Chi l'approva è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Ora pongo ai voti il tracciato Bassano-Primo-lano.

A questo tracciato non si propongono modificazioni. Solo si propone che sia passato dalla tabella *B* alla tabella *A*.

Chi approva questo tracciato, è pregato d'alzarsi.

(È approvato.)

Verremo ora al tracciato Aosta-Ivrea che qualcuno propone di far passare in prima categoria; ma io non pongo ai voti che l'andamento, salvo poi a stabilire, come ho già detto poco fa, la categoria come fu per le altre linee.

Coloro i quali approvano il tracciato Aosta-Ivrea sono pregati di alzarsi.

(È approvato.)

Ora viene la linea Macerata-Albacina. Pongo ai voti questo tracciato.

(È approvato.)

Pongo ai voti il tracciato Ascoli-San Benedetto, che qualcuno, al solito, propone di far passare alla prima categoria; ma della quale pongo per ora ai voti il solo tracciato.

(È approvato.)

Nelle stesse condizioni è il tracciato Teramo-Giulianova che pongo ai voti.

(È approvato.)

Pongo ora ai voti il tracciato della Messina-Patti al tronco Cerda-Termini.

(È approvato.)

Viene appresso il tracciato della linea Adriatico-Chioggia che alcuni propongono di trasportare in prima categoria; lo pongo ai voti.

(È approvato.)

Ora verrebbe la linea Mestre-San Donà-Porto-

gruaro: ma su questo tracciato, come sulle altre diramazioni che si propongono, il relatore si riserva di riferire in altr'occasione; è vero?

**GRIMALDI, relatore.** Sì, signore.

**PRESIDENTE.** Quindi la votazione del tracciato di questa linea resterà in sospenso, e se ne parlerà lunedì.

**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO.** Quando verrà la terza categoria.

**PRESIDENTE.** Si osserva, ed è esatto, che il relatore si è riservato, non di parlare sui prolungamenti della linea Mestre-San Donà-Portogruaro lunedì, ma invece di parlarne solo quando verrà in discussione la terza categoria, nella quale oggi si trova inscritta la linea Mestre; il che vuol dire che gli emendamenti fatti a questo tracciato come aggiunte, od altro, bisogna che oggi siano votati, a meno che i proponenti si accontentino che essi vengano discussi quando venga in discussione la terza categoria.

La mia domanda ha una ragione: perchè fra gli emendamenti a questa linea ve ne sono alcuni, come quello dell'onorevole Varè, il quale si accontenta che un tronco venga messo nella tabella *C*, mentrè invece lo stesso tronco l'onorevole Cavalletto vorrebbe che venisse posto nella tabella *B*.

Viceversa poi l'onorevole Cavalletto propone un tronco di questa linea per la tabella *C*, mentre l'onorevole Avezzana e l'onorevole Fabris propongono invece che sia messo nella *B*.

Quindi, per finire questa votazione, od almeno portarla innanzi, io domando ai vari proponenti degli emendamenti aggiuntivi o degli altri riguardanti il passaggio di categoria se essi intendono che si metta ai voti subito.

Domando prima di tutti all'onorevole Cavalletto se accetta questo sistema.

**CAVALLETTO.** C'è un tronco, che è quello da Mestre a Portogruaro, il quale è ammesso dal Ministero e dalla Commissione. Io non vorrei che adesso si pregiudicasse la questione del passaggio di categoria; adesso votiamo la massima, ma lasciamo impregudicate le categorie.

**PRESIDENTE.** Siamo sempre a questo, che non riesco a farmi intendere. Come posso io avviare una votazione dal momento che uno domanda che un tronco aggiuntivo sia posto in prima categoria, ed un altro chiede che sia posto in un'altra?

L'onorevole Bonghi, per esempio, vuole che tutti siano posti in prima categoria. Bisogna quindi che prima sia determinato il tracciato.

**BONGHI.** Domando di parlare.

**PRESIDENTE.** Ha facoltà di parlare l'onorevole Bonghi.

SESSIONE DEL 1878-79 — DISCUSSIONI — 2ª TORNATA DEL 7 GIUGNO 1879

BONGHI. Io ritiro la mia proposta che si riferisce alla linea Mestre-San Donà-Portogruaro in prima categoria.

PRESIDENTE. E anche Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona?

BONGHI. Sì, signore.

PRESIDENTE. Sta bene. Allora ella ritira la proposta sia di Mestre-San Donà-Portogruaro, sia della Portogruaro-Casarsa-Spilimbergo-Gemona. Va così?

BONGHI. Ritenendole non ostante giustissime. (*ilarità*)

PRESIDENTE. Sta bene. Questa è una sua opinione personale.

Dunque, essendo ritirata la proposta dell'onorevole Bonghi, saranno ripresentate nella tabella B poi le aggiunte alla linea Mestre-San Donà-Portogruaro, che alcuni deputati hanno svolte; ma saranno ripresentate solo per mettersi ai voti, imperocchè, ripeto, non potranno più essere svolte.

Ora vi è la ferrovia Ferrara-Rimini, che l'onorevole Bonghi vuol portare in prima categoria. Questa ferrovia è proposta anche nella terza categoria sotto la denominazione Ferrara-Ravenna-Rimini con diramazione da Lavezzola a Lugo. Io domando all'onorevole Bonghi: è questa stessa linea che vuol portare in prima categoria?

BONGHI. La stessissima.

PRESIDENTE. Per conseguenza, io debbo far approvare intanto il tracciato proposto dal Governo, cioè: Ferrara-Ravenna-Rimini, con diramazione da Lavezzola a Lugo. Chi lo approva è pregato di alzarsi.

(È approvato)

Finalmente vi è la linea Lucera-Foggia, che l'onorevole Bonghi propone di trasportare in prima categoria, e sul tracciato della quale non vi è nulla a dire per parte di nessuno. Per conseguenza pongo

ai voti l'approvazione del tracciato Lucera-Foggia. Chi lo approva, sorga.

(È approvato.)

Ora la Commissione ed il Governo dovrebbero esporre il loro avviso sui passaggi dall'una all'altra categoria.

Voci. A lunedì!

PRESIDENTE. Dunque lunedì alle 10 discussione del progetto di legge per provvedimenti in favore del comune di Firenze.

La seduta è levata alle 6 40.

*Ordine del giorno per le tornate di lunedì:*

(Alle ore 10 antimeridiane)

Seguito della discussione del progetto di legge per provvedimenti in favore del comune di Firenze.

(Alle ore 2 pomeridiane)

1° Seguito della discussione del progetto di legge per la costruzione di nuove linee ferroviarie;

2° Interrogazione del deputato Muratori al ministro di agricoltura e commercio sull'andamento delle Camere di commercio;

3° Interrogazione del deputato Vacchelli allo stesso ministro circa la personalità giuridica delle società di mutuo soccorso;

4° Discussione del progetto di legge per l'ordinamento degli arsenali della regia marina (*Urgenza*);

5° Discussione del progetto di legge per il trattamento di riposo degli operai dell'arsenale marittimo di Napoli e del cantiere di Castellammare.

Prof. AVV. LUIGI RAVANI  
Reggente l'ufficio di revisione.







